



Aalborg Universitet

AALBORG UNIVERSITY  
DENMARK

## Bedre data om trafikulykker

*data fra akutmodtagelserne suppleret med selvrapportering*

Møller, Katrine Meltofte; Olesen, Anne Vingaard; Lahrmann, Harry

*Publication date:*  
2019

*Document Version*  
Også kaldet Forlagets PDF

[Link to publication from Aalborg University](#)

*Citation for published version (APA):*

Møller, K. M., Olesen, A. V., & Lahrmann, H. (2019). *Bedre data om trafikulykker: data fra akutmodtagelserne suppleret med selvrapportering*. Aalborg Universitet, Institut for Byggeri og Anlæg. DCE Technical Reports Nr. 291

### General rights

Copyright and moral rights for the publications made accessible in the public portal are retained by the authors and/or other copyright owners and it is a condition of accessing publications that users recognise and abide by the legal requirements associated with these rights.

- Users may download and print one copy of any publication from the public portal for the purpose of private study or research.
- You may not further distribute the material or use it for any profit-making activity or commercial gain
- You may freely distribute the URL identifying the publication in the public portal -

### Take down policy

If you believe that this document breaches copyright please contact us at [vbn@aub.aau.dk](mailto:vbn@aub.aau.dk) providing details, and we will remove access to the work immediately and investigate your claim.



**INSTITUT FOR BYGGERI OG ANLÆG**  
AALBORG UNIVERSITET

# **Bedre data om trafikulykker**

## **- data fra akutmodtagelserne suppleret med selvrapportering**

**Katrine Meltofte Møller**  
**Anne Vingaard Olesen**  
**Harry Lahrmann**



Aalborg Universitet  
Institut for Byggeri og Anlæg  
Trafikforskningsgruppen

**DCE Technical Report No. 291**

**Bedre data om trafikulykker  
- data fra akutmodtagelserne suppleret med selvrappor-  
tering**

Katrine Meltofte Møller  
Anne Vingaard Olesen  
Harry Lahrmann

December 2019

© Aalborg Universitet

## Videnskabelige publikationer ved Institut for Byggeri og Anlæg

**Technical Reports** anvendes til endelig afrapportering af forskningsresultater og videnskabeligt arbejde udført ved Institut for Byggeri og Anlæg på Aalborg Universitet. Serien giver mulighed for at fremlægge teori, forsøgsbeskrivelser og resultater i fuldstændig og uforkortet form, hvilket ofte ikke tillades i videnskabelige tidsskrifter.

**Technical Memoranda** udarbejdes til præliminær udgivelse af videnskabeligt arbejde udført af ansatte ved Institut for Byggeri og Anlæg, hvor det skønnes passende. Dokumenter af denne type kan være ufuldstændige, midlertidige versioner eller dele af et større arbejde. Dette skal holdes in mente, når publikationer i serien refereres.

**Contract Reports** benyttes til afrapportering af rekvireret videnskabeligt arbejde. Denne type publikationer rummer fortroligt materiale, som kun vil være tilgængeligt for rekvirenten og Institut for Byggeri og Anlæg. Derfor vil Contract Reports sædvanligvis ikke blive udgivet offentligt.

**Lecture Notes** indeholder undervisningsmateriale udarbejdet af undervisere ansat ved Institut for Byggeri og Anlæg. Dette kan være kursusnoter, lærebøger, opgavekompendier, forsøgsmanualer eller vejledninger til computerprogrammer udviklet ved Institut for Byggeri og Anlæg.

**Theses** er monografier eller artikelsamlinger publiceret til afrapportering af videnskabeligt arbejde udført ved Institut for Byggeri og Anlæg som led i opnåelsen af en ph.d.- eller doktorgrad. Afhandlingerne er offentligt tilgængelige efter succesfuldt forsvar af den akademiske grad. Siden 2015 har Aalborg Universitetsforlag udgivet universitets ph.d.-afhandlinger i serier under det respektive fakultet. E-bogen hostes i AAU Ph.D.-portal, hvor man også finder reference til alle tidligere udgivet ph.d.-afhandlinger ved AAU.

**Latest News** rummer nyheder om det videnskabelige arbejde udført ved Institut for Byggeri og Anlæg med henblik på at skabe dialog, information og kontakt om igangværende forskning. Dette inkluderer status af forskningsprojekter, udvikling i laboratorier, information om samarbejde og nyeste forskningsresultater.

Udgivet 2019 af  
Aalborg Universitet  
Institut for Byggeri og Anlæg  
Thomas Manns Vej 23  
DK-9220 Aalborg Ø, Danmark

Trykt i Aalborg på Aalborg Universitet

ISSN 1901-726X  
DCE Technical Report No. 291





# Indhold

Indhold .....	7
Forord .....	8
1 Indledning .....	9
1.1 Udvidet registrering af trafikulykker på akutmodtagelserne .....	10
1.2 Selvrapportering .....	11
1.3 Formål med projektet .....	11
2 Arbejdets organisering .....	13
2.1 I akutmodtagelsen .....	13
2.2 Registreringspraksis .....	13
2.3 Bemanding .....	14
2.4 Erfaringer til videre brug .....	15
2.5 Spørgeskema .....	15
2.6 Telefon-hotline .....	19
2.7 Interview .....	19
3 Sampling-resultater .....	21
3.1 Hvervning af selvrapporterings-responderer i akutmodtagelsen .....	21
3.2 Antal spurgte og kost-effektivitet .....	23
3.3 Respondentkarakteristik .....	23
4 Spørgeskema-resultater .....	25
4.1 Hvor mange af de responderer, som angiver, at de har haft kontakt til politiet, er der optaget en politirapport på? .....	26
4.2 Overensstemmelse mellem selvrapporterede informationer og andre datakilder .....	26
4.3 Ulykkernes karakteristika .....	29
4.4 Selvrapporterede uheldsfaktorer .....	30
4.5 Eneuheld med fodgængere .....	31
5 Diskussion .....	33
6 Konklusion .....	37
Referencer .....	39
Bilag .....	41
Bilag A .....	43
Bilag B .....	47
Bilag C .....	51
Bilag D .....	53
Bilag E .....	55
Bilag F .....	81



# Forord

Tak til Trygfonden for økonomisk støtte til projektet samt alt samarbejdspersonale ved Region Nord for deres store indsats. Ligeledes en tak til afdelingen for Trafik og Veje ved Aalborg Kommune, som har deltaget i flere samarbejds møder, hvor de har bidraget med ideer og sparring omkring projektets udførelse.

Specialkonsulent Thomas Mulvad ved Region Nord har ydet et stort bidrag til projektet; både i forbindelse med den praktiske gennemførelse i forhold til ændringer i registreringssystemet ved Akutmodtagelserne og udsendelse til uheldsofre via Digital Post. Han fortjener en særlig tak for sin store hjælpsomhed og sparring.

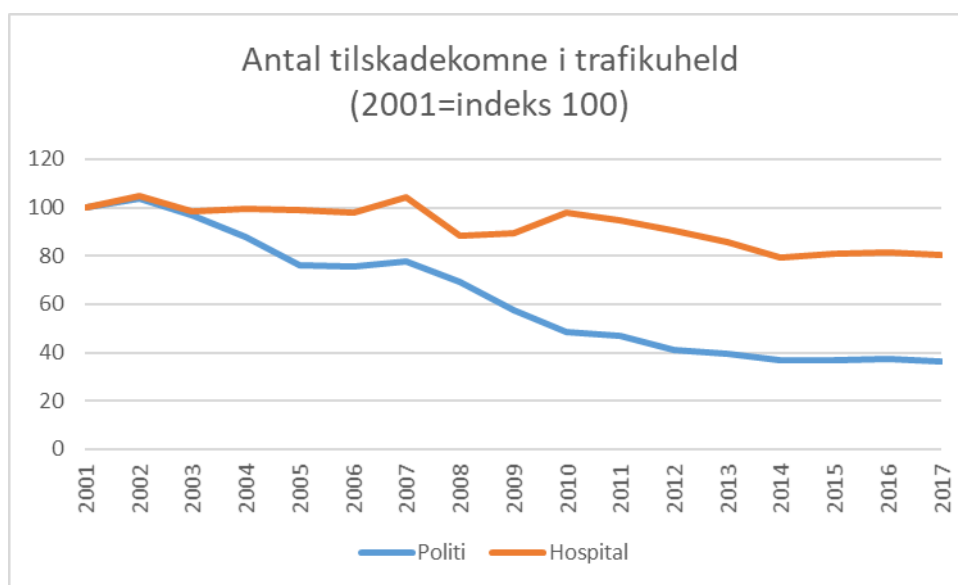
På akutmodtagelsen i Aalborg har lægesekretærene Jannie Kristensen og Ann Frisk Sachse deltaget med entusiasme både før og under projektets udførelse; uden ildsjæle som dem ville projektet have været langt mindre succesfuldt!

Desuden en stor tak til de mange ulykkesramte, som har valgt at deltage i selvrapporteringsundersøgelsen samt de deltagere, som har medvirket i de afholdte interview.

En stor del af resultaterne i denne rapport er ligeledes at finde i ph.d.-afhandlingen *Self-reports of traffic accidents - A critical evaluation of information validity, survey design and limitations of use* (Møller 2019), men er her samlet for at give en overskuelig, dansksproget afrapportering af projektet. Den engelskkyndige læser kan således finde mere information i denne, ligesom den også kan anvendes ved behov for internationale referencer. Afhandlingen er tilgængelig her: [https://vbn.aau.dk/ws/portalfiles/portal/320292007/PHD\\_Katrine\\_Meltofte\\_Moeller\\_E\\_pdf.pdf](https://vbn.aau.dk/ws/portalfiles/portal/320292007/PHD_Katrine_Meltofte_Moeller_E_pdf.pdf).

# 1 Indledning

Trafiksikkerhedsarbejdet i Danmark er i dag baseret på den officielle trafikulykkesstatistik, som omfatter politiets indberetninger af trafikulykker. Imidlertid er denne statistik belastet af et stort mørketal samtidig med, at mørketallet har været stigende igennem de senere år. Mørketallene kan anslås ved at sammenligne den officielle trafikulykkesstatistik med Landspatientregistrets tal, som omfatter alle, der er behandlet på landets akutmodtagelser og hospitaler efter en trafikulykke. I 2017 registrerede politiet kun 3.233 kvæstede, hvorimod akutmodtagelserne registrerede 30.849 - altså næsten 10 gange så mange. Sammenligner vi med akutmodtagelsernes tal og sætter år 2001 til 100, var det officielle ulykkesindeks i 2017 faldet til 36, hvorimod antallet på akutmodtagelserne kun var faldet til indeks 80 (Danmarks Statistik 2019).



**Figur 1:** Antallet af tilskadekomne i trafikulykker registreret hos henholdsvis politi og hospitaler i Danmark. Indekseret til 100 i år 2001.

Det næste problem med den officielle statistik er, at mørketallene er forskellige for de forskellige trafikantgrupper. Ser vi på perioden 2001-2018 var mørketallet i gennemsnit 80 % for bilulykker og 94 % for cykelulykker, men kun 45 % for fodgængerulykker (Danmarks Statistik 2019). For fodgængerulykker gælder imidlertid det forhold, at eneulykker med fodgængere – altså hvor de falder, men hvor der ikke er andre trafikanter involveret – ikke i Danmark defineres som en trafikulykke (Danmarks Statistik 2009). Disse mørketal er dog baseret på overordnede, ”rå” statistikker; tages der i stedet højde for, at ikke alle, der registreres af politiet er at finde i akutmodtagelsernes tal og omvendt, kan mørketallet estimeres til at være 86 % for alvorlige cyklistulykker og 93 % for de lettere tilskadekomne cyklister, mens eksempelvis de alvorlige fodgængerulykker har et mørketal på op mod 54 % (Janstrup, Hels et al. 2014).

For det ulykkesforebyggende arbejde giver mørketallene, deres skæve fordeling på trafikantgrupperne og de manglende eneulykker med fodgængere en række problemer:

- (1) Det statistiske grundlag for vejbestyrelsernes sortpletarbejde forringes og den skæve fordeling betyder, at de forkerte lokaliteter udpeges (Madsen 2005).
- (2) Det store mørketal for specielt de bløde trafikanter betyder, at trafiksikkerhedsarbejdet har en tendens til at fokusere på bilulykker og nedprioritere de bløde trafikanters sikkerhed. Et

eksempel kunne være eneulykker med cykler og faldulykker med fodgængere som følge af glat føre. Landspatientregistrets tal viser, at der hvert år sker mellem 11.000 og 12.000 eneulykker med cyklister, (Danmarks Statistik 2018), mens antallet af faldulykker med fodgængere ikke kendes. Massetiltag mod disse ulykker – fx i form af bedre glatførebekæmpelse på fortove og stier - ville således give god mening, men på grund af mørketallene og den manglende medtagning af faldulykker med fodgængere som trafikulykker, er problemet ikke synligt.

- (3) Det store mørketal påvirker de politiske prioriteringer på trafiksikkerhedsområdet. Alle officielle udmeldinger på trafiksikkerhedsområdet bygger på politiets registreringer (Færdsels-sikkerhedskommissionen 2013). Problemet heri er, at de store mørketal på politiets registreringer får trafiksikkerhedstallene og ikke mindst faldene i ulykkerne til at se langt større ud, end hvis man henholder sig til Landspatientregistrets tal. En politisk konsekvens af dette er, at det politiske fokus på trafiksikkerheden i disse år svækkes. Det ses klart på de politiske udmeldinger på transportområdet, fx modstanden mod fotovogne og ønskerne om at sætte hastigheden op på landevejene, men også i forhold til cykelpolitikken betyder det manglende politiske fokus på trafiksikkerhed noget. Her ses klare tendenser til, at man ikke ønsker at svække cyklisternes lyst til at køre på cykel ved at tale om, at der faktisk sker rigtig mange cykelulykker, og at der er grund til at være påpasselig, når man cykler.

## **1.1 Udvidet registrering af trafikulykker på akutmodtagelserne**

Danske akutmodtagelser og hospitaler registrerer i dag nogle få obligatoriske oplysninger om patienter, der kommer ind efter en trafikulykke (Sundhedsdatastyrelsen 2019). Selve patientoplysningerne omfatter blandt andet køn og alder på patienten, da CPR-nummeret registreres, men også oplysninger om selve trafikulykken noteres af personalet. Der anføres hvilket transportmiddel, den tilskadekomne anvendte under ulykken, om der var en modpart og i givet fald hvilket transportmiddel, modparten anvendte. Eneulykke med fodgængere og kollisioner med faste genstande registreres således også. En række yderligere registreringsmuligheder eksisterer, men er valgfrie eller kan udfyldes med ”uspecificeret” – eksempelvis hvorvidt ulykken skete på cykelsti, fortov eller vej. Således er der for nogle ulykker flere oplysninger end blot trafikantrolle og modpartens karakteristika. Endelig er der et væld af oplysninger om patientens videre behandlingsforløb, eksempelvis operationer, længden af indlæggelsen mv. Disse oplysninger, registreret på akutmodtagelser og hospitaler, lægges ind i Landspatientregistret og danner baggrund for tallene, der kan hentes på Danmarks Statistiks hjemmeside.

Nogle få akutmodtagelser gennemfører en udvidet registrering af trafikulykker (Møller, Clemmensen & Janstrup 2017), som stort set omfatter de samme oplysninger som politiets registrering – herunder hvor ulykken er sket – og registreringen bliver dermed langt mere anvendelig i det ulykkesforebyggende arbejde. De tre akutmodtagelser under Odense Universitetshospital har således i mange år gennemført en sådan udvidet registrering. Den udvidede registrering i Odense er tæt knyttet til ulykkesanalysegruppen på Odense Universitetshospital og omhandler ikke alene trafikulykker, men alle ulykkestyper (Ulykkes Analyse Gruppen 2014). Herudover foregår der også en udvidet registrering på akutmodtagelsen i Aarhus. Denne registrering er initieret af og betalt af Aarhus Kommune (Celis & Bunton 2009, NIRAS 2020), ligesom Syd og Sønderjyllands politi også er i gang med en udvidet skadestuerregistrering (Møller, Clemmensen & Janstrup 2017, NIRAS 2020).

## 1.2 Selvrapportering

Der har i mange år i Danmark – så tidligt som i Færdselsikkerhedskommissionens handlingsplan fra 1981 – været arbejdet på at gøre en udvidet registrering af trafikulykker på akutmodtagelserne obligatorisk, men uden held. Forsøgene synes hver gang at være strandet på, hvem der skal betale for en sådan registrering, (Bolet 2013). Igen i Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020 anbefales det at gøre en stedfæstelse og en beskrivelse af forløbet ved ulykken obligatorisk at registrere på akutmodtagelserne, men det anføres også, at en sådan registrering vil kræve omfattende investeringer (Færdselssikkerhedskommissionen 2013). Det her beskrevne projekt undersøger om det i stedet er muligt at lave en mindre investering i akutmodtagelserne, og så herefter lade de ulykkesramte selv udfylde en selvregistrering af deres uheld. Selvrapportering af trafikuheld er anvendt i en mængde internationale studier (Kamaluddin, Andersen, Larsen, Meltøfte & Várhelyi 2018), men projektets opbygning ved at anvende akutmodtagelsen til at rekruttere respondenter er ikke set andetsteds.

Ud over at danne erfaring med at rekruttere selvrapporteringsrespondenter gennem akutmodtagelsen, så har projektet også til formål at klarlægge, hvor korrekte de selvrapporterede oplysninger er. Få studier beskæftiger sig med dette; dog kan nævnes Versteegh (2004), som påviser, at bilister er i stand til at selvrapportere mange forhold omkring deres trafikulykke i statistisk overensstemmelse med de fakta om ulykken, som beskrives af bilinspektører mv.

Et studie af selvrapporterede cyklistuheld sammenholdt med oplysninger om de samme uheld i Landspatientregisteret (LPR) peger på, at 21 cyklistuheld ud af i alt 74 uheld, som var indeholdt i LPR, var registreret med en anden årsag end trafikuheld (Meltøfte et al. 2015). Således synes potentialet for fejlregistrering af i hvert fald cyklistuheld at være stort. Selvom uheldet er registreret med en skadesaktivitet, der relaterer sig til et trafikuheld, så kan der stadig være fejl i registreringen af uheldsoplysningerne – eksempelvis patientens egen transportform eller modpartens. Førnævnte studie med cyklistuheld viser, at der blot er en overensstemmelse på modparten registreret i LPR og ved selvrapportering på Kappa= 0,63. (Meltøfte et al. 2015). Cohens Kappa er et mål for, hvor stor overensstemmelse der er mellem to datasæt og tager højde for en vis grad af tilfældig uoverensstemmelse. Kappa =1,0 vil blive betragtet som fuld overensstemmelse.

Det synes således klart, at man med anvendelse af data fra akutmodtagelserne har et stort potentiale for at supplere politiets uheldsdata – ligesom der eksisterer et stort potentiale for at supplere uheldsdata med selvrapporteringer. Men det må også være tydeligt, at ingen af de to datakilder er komplette eller uden fejl, og at det vil hensigtsmæssigt at kende mere til validiteten af disse data, inden de anvendes aktivt i trafiksikkerhedsarbejdet. Ved at kombinere datakilderne kan en del af disse problemer med validitetsafklaring adresseres.

## 1.3 Formål med projektet

Projektets formål har været igennem et demonstrationsprojekt i samarbejde med Region Nordjylland og Aalborg Kommune at vise, hvordan Landspatientregistrets data om den enkelte trafikulykke med fordel kan suppleres med oplysninger om den enkelte ulykke igennem selvrapportering af trafikulykker, der behandles på de nordjyske akutmodtagelser. Projektets formål var således ikke at ændre eller korrigere data i LPR, ligesom det heller ikke var målet at foretage en ressourcekrævende udvidet registrering på akutmodtagelserne. Den nuværende lovgivning tillader ikke, at man kontakter ulykkesinvolverede på baggrund af deres sygehusjournal, medmindre de forinden har givet samtykke til kontakten. Man kunne dog forestille sig, at enkeltstående forskningsprojekter kunne få tilladelse til at omgå dette fra Styrelsen for Patientsikkerhed. Projektets formål er dog blandt andet at undersøge, hvorledes et sådant kontaktsamtykke ville kunne indhentes, hvis man skulle gennemføre

et lignende selvrapporteringsprojekt på større og mere permanent basis. Således har målet været at demonstrere, at hvis akutmodtagelserne alene kan facilitere et samtykke om yderligere kontakt, så kan de nødvendige informationer til trafiksikkerhedsarbejdet i stor udstrækning leveres af den ulykkesramte selv.

Projektet skal ses som et pilotprojekt, hvor kvaliteten af og den potentielle nytte af selvrapporterede data afklares.

Succeskriterierne for projektet har været:

- At klarlægge styrker og svagheder ved selvrapportering, således at anvendelse af denne form for informationer ville kunne indgå i myndighedernes trafiksikkerhedsarbejde samt dokumentere, at selvrapportering kan være et nyttigt og kosteffektivt supplement til traditionelle registreringsmetoder.
- At selvrapportering kan bidrage med værdifuld viden om nye faktorer ved ulykkens opståen som eksisterende kilder ikke giver og således kan ses som et led i at afklare omstændighederne op til ulykken.
- At Region Nordjylland og Aalborg Kommune efter projektet beslutter at videreføre demonstrationsprojektet i ordinær drift.

## 2 Arbejdets organisering

Projektet har haft flere forskellige involverede parter. Lægesekretærerne på akutmodtagelserne har stået for at spørge patienter tilskadekommet i et trafikuheld, om de ønskede at deltage i undersøgelsen, og herefter registrere patientens tilsagn. Herefter har specialkonsulent Thomas Mulvad ved Region Nord forestået udsendelse af invitationsbrev (se Bilag C) indeholdende link til spørgeskemaet via Digital Post (E-boks) til de patienter, som gav tilsagn til deltagelse. Endelig har Trafikforskningsgruppen ved AAU analyseret de indkomne spørgeskema-besvarelser, ligesom de også har lavet informationsmateriale om projektet, designet spørgeskema, bemandet telefon-hotline og forestået interview med en lille gruppe respondenter.

### 2.1 I akutmodtagelsen

Helt grundlæggende har registreringen fungeret ved, at lægesekretærerne har spurgt patienter om deltagelse, såfremt patienten er mødt i akutmodtagelsens reception og har beskrevet, at deres tilskadekomst er sket grundet et trafikuheld (jævnfør definitionen af trafikuheld der normalt anvendes af lægesekretærerne, dvs. kontaktårsag som ulykke og aktivitet som enten betalt transportarbejde EUA0 eller transport i fritid EUA2). Lægesekretærerne har endvidere inkluderet eneulykker ved fald på vej eller sti, således at faldulykker med fodgængere også kunne undersøges via selvrapportering. Har en patient givet samtykke til, at han/hun måtte kontaktes, er der efterfølgende (1-2 mdr. efter deres besøg på akutmodtagelsen) sendt et brev til dem i deres digitale postkasse med information om undersøgelsen samt et link til et spørgeskema. Dette brev ses i Bilag C.

Dette setup blev valgt, da det, i modsætning til den udvidede skadestuerregistrering som er foretaget ved andre akutmodtagelser (Møller, Clemmensen & Janstrup 2017), blot kræver, at lægesekretærerne stiller et enkelt spørgsmål til patienten; omkostningerne knyttet til arbejdet på akutmodtagelsen er derfor væsentligt mindre.

Akutmodtagelserne i Hjørring, Thisted og Aalborg var deltagende i projektet fra start. Akutmodtagelserne i Hjørring og Thisted registrerer generelt få patienter der kommer ind efter en ulykke som trafikulykke, og personalet på de to akutmodtagelser fik spurgt meget få patienter om deltagelse (se Kapitel 3). Det viser, hvor vigtigt et engagement i projektet er fra personalets side, ligesom det også viser, at implementering af et nyt system kan være forholdsvis langsomt, hvis hændelsen, som proceduren vedrører, er sjældent forekommende. Akutmodtagelserne i Hjørring og Thisted udgik derfor fra projektet pr. 1. april, mens akutmodtagelsen i Aalborg deltog indtil projektets afslutning i november. Langt hovedparten af de data, der ligger til grund for projektet, er dermed opsamlet i akutmodtagelsen i Aalborg (se Kapitel 3, Tabel 2).

Et interview afholdt sidst i projektperioden (primo marts 2018) blev foretaget med de to drivkræfter blandt lægesekretærerne fra personalegruppen i akutmodtagelsen Aalborg; her blev erfaringerne med projektet drøftet. Nedenstående beskrivelse af registreringspraksis, bemanding samt erfaringer og råd til fremtidigt arbejde bygger således på dette interview samt den løbende dialog mellem personalet ved akutmodtagelsen og Trafikforskningsgruppen gennem projektperioden.

### 2.2 Registreringspraksis

Akutmodtagelserne i Region Nord anvender et system kaldet PAS (Patientadministrationssystem) til at registrere patientoplysningerne i – se evt. Sundhedsdatastyrelsen (2019), hvori det angives hvilke oplysninger, der registreres i PAS. Minimumskravet til registrerede oplysninger er ens på tværs af regionerne, men selve det IT-system, der understøtter registreringen (PAS-systemet), er ikke et nationalt system, men blot det system som anvendes i Region Nord. De andre regioner bru-

ger således andre systemer. Akutmodtagelsen anvender også et system kaldet C-view; dette system giver et administrationsoverblik over de mange patienter i receptionen og er ikke at finde på alle computere i akutmodtagelsen, men blot i receptionsområdet. Da PAS anvendes af alle enheder på sygehusene i regionen kan det være forholdsvis vanskeligt rent administrativt at foretage ændringer i systemet – eksempelvis at indføre nye funktioner til registrering af samtykke til deltagelse i spørgeskemaundersøgelsen, som dette projekt omhandler. Efter indledende drøftelser mellem Region Nord og Trafikforskningsgruppen blev det derfor vurderet lettere administrerbart og gennemførbart inden for projektperioden at ændre opsætningen af C-View systemet i stedet for PAS.

Det blev drøftet om registreringen af samtykke fra patienterne til at deltage i projektet skulle foregå på papir i stedet for elektronisk. Dette kunne måske særligt have været en fordel for de stærkt tilskadekomne patienter: Ved at anvende fysiske sedler kunne samtykkesedlen følge den enkelte patient, således at et samtykke kunne indhentes, når patienten var i bedring på den enkelte stue. Personalet ved akutmodtagelsen så dog visse u hensigtsmæssigheder i dette; både uddelingen af den fysiske seddel samt informationsbehovet til det stuepersonale, som efterfølgende skulle varetage samtykkeformidlingen. Den endelig registreringspraksis blev således, at når lægesekretæren i receptionen havde udfyldt patientoplysningerne i PAS, skulle hun herefter selv huske, at der var tale om et trafikuheld, og at der dermed skulle foretages yderligere registrering. Hun skulle herefter i C-View-systemet tilvælge spørgeskemaundersøgelse. Herefter skulle spørgeundersøgelser-knappen vælges frem igen og ”klikkes grøn”. Når den grønne knap aktiveredes i C-View-systemet, så blev registreringen af, hvorvidt patienten ønskede at medvirke i undersøgelsen, automatisk og øjeblikkeligt gemt. Der var således ingen mulighed for, at et samtykke til undersøgelsen kunne forsvinde eller blive slettet ved efterfølgende fejl af andre, der registrerede i patientens journal senere i patientens behandlingsforløb.

Lægesekretærene oplevede, at til trods for, at der blot var tale om en enkel ekstra registreringspraksis i registreringen af samtykke, krævede dette stadig ressourcer, som godt kunne mærkes. Det beskrives som ikke helt uden omkostninger. Det skyldes ikke så meget øget samtaletid med patienterne; lægesekretærene oplevede stort set ikke nogen patienter, som brugte megen tid på at spørge ind om projektet (se Bilag B for det informationsmateriale, der var tilgængeligt for patienterne i akutmodtagelsen) eller som kommenterede negativt på undersøgelsen. Derimod skyldtes det selve registreringen, som lægesekretærene oplevede som tagende overraskende lang tid. De fandt, at der var forholdsvis mange klik og valg, der skulle håndteres i C-View for at få registreret korrekt. C-View opleves af dem som et tungt system med megen systemventetid, som således er hovedårsagen til, at registreringstiden føles lang.

## 2.3 Bemanding

Det var altid lægesekretærer, der spurgte patienterne, om de ønskede at deltage i undersøgelsen. I akutmodtagelsen i Aalborg var der ca. 14 lægesekretærer, der var tilknyttet akutmodtagelsen, herunder to vikarer samt eventuelle elever. Alle skiftedes til at være i receptionen, hvor patienten skulle spørges om ønsket deltagelse i projektet, og alle lægesekretærene tilknyttet akutmodtagelsen var derfor informeret om, at trafikofre skulle spørges, om de ville deltage i undersøgelsen. Akutmodtagelsen i Aalborg bemandedes således, at der som oftest var 3 lægesekretærer (dog 2 om natten og i weekender) på arbejde, hvoraf én så havde funktionen med at bemande receptionen.

I den første del af projektperioden (oktober til marts) kom der ingen nye medarbejdere, men information om projektet og registreringspraksis indgik i oplæringen af de nyansatte i foråret.

I løbet af projektperioden (marts) indførtes en ændring af organiseringen af akutmodtagelsen i Aalborg kaldet ”Grønt spor”. Dette medførte, at der i opstartsperioden var fjernet en lægesekretær fra modtageområdet i skadestuen; denne lægesekretær blev flyttet til ”Kernen”, der er fysisk placeret andetsteds. Således var der travlt grundet indarbejdelse af nye arbejdsrutiner og bemandingsændring, hvilket formodes at have påvirket registreringerne af samtykke til projektet.

## 2.4 Erfaringer til videre brug

- Vigtigt med prædefineret informationsmateriale (se Bilag A) der er klar ved projektopstart; lægesekretærene har fundet det fint, at Trafikforskningsgruppen har leveret hæfter med info om projektet samt intrømøde til personalet.
- I starten var det vanskeligt for lægesekretærene at finde ud af, om patienter skulle spørges om samtykke til selvrapporteringsundersøgelsen, hvis de henvendte sig med faldulykker. Trafikforskningsgruppen kom da med en udmelding om hellere at spørge for mange end for få – det var til stor gavn og gjorde vurderingen nemmere for personalet.
- Sport og transport kan være svære at skelne fra hinanden – lægesekretærene anvendte hovedreglen, at hvis hændelsen er sket på offentlig vej, så er der tale om en transportulykke, selvom patienten måske er kommet til skade på en mountainbike eller lignende, der kunne lede tankerne hen på sportsulykker i stedet. Det bør bemærkes, at denne definition ikke er overensstemmende med politiets definition af en trafikulykke – se Møller (2019) for en diskussion af disse forskelle.

## 2.5 Spørgeskema

Såfremt patienten gav tilsagn til deltagelse i undersøgelsen, blev de tilsendt et brev i deres Digitale Postkasse med et link til et spørgeskema (se Bilag D).

Helt overordnet bestod spørgeskemaet af følgende elementer:

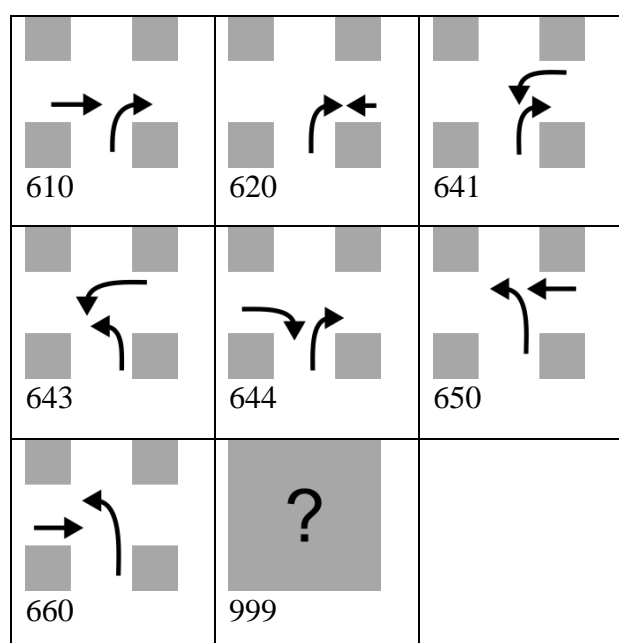
- Ulykkestidspunkt og dato
- Lokalisering af ulykkesstedet via kort (point and click)
- Angivelse af eget transportmiddel
- Ulykkesomstændigheder (lysforhold, gadebelysning, vejrforhold, føret)
- Ulykkessituationen (først simple spørgsmål om vejens geometri og eventuel modpart, herefter præsenteres respondenter for en række skitser af ulykkessituationer og skulle vælge den bedst passende)
- For fodgængere spørges ind til årsag til fald (opspring, is/sne, våde blade og lignende)
- Angivelse af hvorvidt respondenter har været i kontakt med politi eller forsikringsselskab
- Respondenterens egen beskrivelse af de mest alvorlige fysiske skader, som de har pådraget sig
- Ulykkesfaktorer (eksempelvis travlhed, hørte musik, distraktion)
- Angivelse af hvorvidt respondenter giver tilladelse til at samkøre deres oplysninger med andre registre

Spørgeskemaet var et elektronisk spørgeskema udviklet til formålet – en let forenklet version kan ses i Bilag E. Det var nødvendigt at programmere et stykke spørgeskema software til formålet, da der ikke umiddelbart var muligt at købe et program, som kunne håndtere *point and click*-funktionen til at lokalisere uheldet.



Som det også kan ses af Bilag E, er der tale om et komplekst spørgeskema, da mange spørgsmål afhænger af respondentens tidligere svar. Dette gælder særligt i spørgsmålene, der skulle gøre det muligt for respondenten at vælge en uhedsillustration af det oplevede uheld. Det er dog væsentligt, at denne kompleksitet ikke er synlig for respondenten – de oplever ikke valgenes betydning eller mulige ”besvarelses-stier”. Det er således vanskeligt, om end ikke umuligt, at lave et spørgeskema, der leder respondenten frem til et valg mellem relativt få uhedsillustrationer, hvilket gør det muligt for respondenten at vælge uden at skulle overskue samtlige eksisterende uhedsillustrationer. Således er respondenterne blot blevet præsenteret for svarmuligheder, der passer sammen med de svar, som han/hun foregående har afgivet omkring eget transportmiddel, modpart, geometri på stedet og beskrivelse af uheldet.

Eksempelvis vil valget af, at der var tale om et flerpartsuheld, at uheldet skete i et kryds og at mindst én af de involverede ville dreje i krydset, føre til valg blandt uhedsillustrationerne som ses på Figur 2. Dette eksempel er valgt, da der er tale om det mest komplicerede valg, som respondenterne kan opleve i spørgeskemaet hvad angår antal af uheldssituationer og svingbevægelser.



**Figur 2:** Uhedsillustrationerne (og det tilhørende uheldssituationsnummer) som bliver præsenteret for respondenter med flerpartsuheld i kryds, hvor mindst én af de involverede foretog svingning i krydset.

Det betyder, at spørgeskemaet er følsomt overfor respondents eventuelle misforståelse af blot et af de foregående spørgsmål; såfremt respondenten vælger et forkert svar på eksempelvis vejgeometri, som ikke er i overensstemmelse med det uheld, respondenten oplevede (eksempelvis hvis respondenten kommer til at vælge, at uheldet skete i en kurve, mens der i virkeligheden var tale om et kryds), vil respondenten senere i spørgeskemaet blot blive præsenteret for uheldssituationer, der foregår i kurver. Konsekvensen heraf vil være, at respondenten ikke kan finde en uheldssituation, som matcher hans/hendes oplevelse af uheldet. Denne kompleksitet er dog valgt, da det ellers vil være en yderst uoverskuelig opgave for respondenten at vælge blandt de mange uheldssituationer.

Nedenstående viser et eksempel på, hvorledes spørgeskemaet fremgår med et fiktivt uhedsforløb som eksempel. Med fed er angivet selve spørgsmålet og nedenunder er angivet et fiktivt respon-

dentvalg. Kursiv skrift angiver, at der er tale om besvarelser i et fritekstfelt, mens resten af besvarelsesfelterne er multiple choice.

## EKSEMPEL PÅ FIKTIV SPØRGESKEMA-INFORMATION

**Hvornår skete dit uheld?**

2/3 2017 07:15

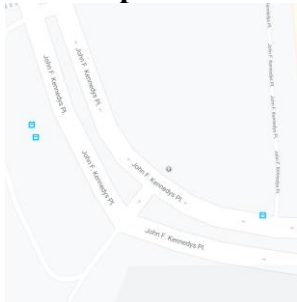
**Hvor skete uheldet?**

Cykelsti

**Hvordan var vejens forløb, dér hvor dit uheld fandt sted?**

Kurve

**Markér på kortet hvor uheldet skete. Justér placeringen så præcist som muligt.**



**Beskriv hvor uheldet skete så nøjagtigt som muligt.**

*Lige ud for Kennedy-Arkaden*

**Hvilket transportmiddel brugte du, da uheldet skete?**

Cykel

**Havde du hjelm på?**

Ja

**Hvilken type cykel kørte du på?**

El-cykel

**Hvordan var lysforholdene, da uheldet skete?**

Tusmørke

**Var gadelyset tændt, da uheldet skete?**

Husker ikke

**Hvordan var vejret, da uheldet skete?**

Overskyet

**Hvordan var underlaget dér hvor uheldet skete?**

Glat på grund af sne/is

**Hvad var formålet med din tur - hvad var du på vej til?**

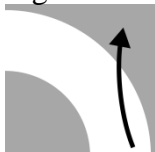
Til/fra fritidsaktiviteter

**Var andre trafikanter end dig selv involveret i uheldet?**

Nej, jeg var den eneste trafikant

**Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvordan dit uheld skete.**

Jeg havde et uheld i højre side af vejen i en venstrekurve



**Beskriv hvad der skete i uheldet. Giv så mange detaljer som muligt.**

*Kæden sprang af og jeg mistede kontrollen med cyklen.*

**Ud over skadestuen, hvem har du eller været i kontakt med vedrørende dit uheld?**

Min egen læge

Politiet

Mit forsikringsselskab

**Hvilke skader fik du i uheldet?**

Hudafskrabninger, små rifter eller blå mærker

Forstuvning eller forvridning (håndled, ankel, ribben mv.)

Hjernerystelse

**Har du været uarbejdsdygtig i en eller flere dage som følge af uheldet?**

Ja, men jeg er det ikke mere

**Hvor mange dage var du uarbejdsdygtig som følge af ulykken?**

17

**Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?**

Jeg var træt

Jeg hørte musik

Der var en mekanisk/teknisk fejl på mit køretøj (fx punkteret dæk, sprunget/afhoppet kæde, blokeret bremse)

**Er der andet, som du vil fortælle om dit uheld?**

*Jeg afventer stadig svar fra min forsikring.*

**Du er nu næsten færdig med spørgeskemaet. Vi har kun et par spørgsmål tilbage, som handler om dig selv.**

**Hvad er dit køn?**

Kvinde

**Hvor gammel er du?**

37

**I hvilket postnummer bor du?**

9220

**For at få endnu mere ud af de oplysninger, du har givet her, vil vi gerne sammenligne oplysningerne fra denne undersøgelse med data fra andre offentlige databaser. Vi vil igen understrege, at alle oplysninger behandles fortroligt, anonymiseres og ikke bliver videregivet. Kan du give samtykke til, at dine data indgår i denne sammenligning?**

Ja

## 2.6 Telefon-hotline

I det udsendte brev til de deltagende patienter var der angivet et telefonnummer, som kunne kontaktes, såfremt respondenter havde spørgsmål eller vanskeligheder ved at udfylde spørgeskemaet. Her var erfaringen, at stort set alle henvendelser kom fra ældre respondenter, som havde vanskeligt ved at anvende computeren til udfyldelse af spørgeskemaet. Der var dog ikke tale om særligt mange henvendelser – omtrent 1-3 respondenter henvendte sig efter hver månedlig udsendelsesbølge – og arbejdsbelastningen knyttet hertil var således relativt lav.

## 2.7 Interview

Efter indsamlingen af de mange selvrapporteringer var afsluttet, blev der udvalgt en gruppe respondenter til et efterfølgende interview. Respondenter skulle have givet tilladelse til at samkøre deres data med andre registre, have angivet at de havde været i kontakt med politiet i forbindelse med deres uheld samt have postadresse beliggende i postnummer 9000-9270 for at minimere kørselsafstanden til Aalborg Universitet, hvor interviewene blev afholdt, (Møller 2019). Dette gav 35 respondenter, hvortil der blev sendt en invitation. 9 af disse svarede, at de ønskede at deltage i et interview. En af lydoptagelserne gik tabt, og således er der data fra otte interviews. Interviewguiden til de afholdte interviews er at finde i Bilag F. Interviewenes varighed var mellem en halv til en hel time. Interviewene bidrog blandt andet med viden om respondenternes bevæggrunde for deltagelse i selvrapporteringsprojektet, deres holdning til brug af udpegning af uheldsstedet på kort samt graden af samstemmighed mellem uheldsinformationer fra henholdsvis interview, politirapport og selvrapportering.

De fleste interviewpersoner udtrykte, at de valgte at deltage i selvrapporteringsprojektet i håb om at være med til at forbedre de trafikale forhold og være med til at forebygge lignende ulykker for andre. Ligeledes var der blandt de yngre interviewpersoner en identifikation med det at forestå et forskningsprojekt og en anerkendelse af nødvendigheden af, at mange bidrager med informationer, førend valide konklusioner kan træffes, (Møller 2019).

Interviewpersonerne kunne alle udpege deres uheldssted på et kort og hovedparten, også blandt de ældre, udtrykte, at de ofte anvendte digitale kort og derfor ikke mente, at mediet gav dem vanskeligheder. Langt de fleste af uheldene, som interviewpersonerne havde haft, havde dog fundet sted i byområder, hvor interviewpersonerne tilkendegav at være stedkendte – dette kan naturligvis også have betydning for den oplevede lethed af kortudpegningen, (Møller 2019).

Interviewene var generelt samstemmende med de oplysninger, der blev givet i de tilhørende selvrapporteringer/spørgeskemaer. Dog var der tre af de otte interviewpersoner, som angav underlagets forhold anderledes i deres interview end i deres spørgeskema, (Møller 2019). Tabel 1 viser overensstemmelsen mellem oplysninger givet i interview og i selvrapporteringsundersøgelsen.

Overensstemmelse mellem interview data og spørgeskema data								
	Int. 1	Int. 2	Int. 3	Int. 4	Int. 5	Int. 6	Int. 7	Int.8
Transportmiddel	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Stedfæstelse	ja	nej	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Uheldssituation	NA*	ja	ja	ja	ja	NA*	ja	ja
Tidspunkt	ja	ja	nej	ja	ja	ja	ja	ja
Lysforhold	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja	ja
Vejrforhold	ja	ja	NA**	ja	ja	ja	nej	ja
Føre	ja	ja	NA**	ja	nej	nej	nej	ja
Tilskadekomst	ja	ja	NA*	NA*	ja	ja	ja	ja
*) Uspecificeret i spørgeskema								
**) Kan ikke huske i interview								

**Tabel 1:** Overensstemmelse mellem oplysninger givet i selvrapporteringsspørgeskemaet og i interviewene, på dansk efter Møller (2019). *Ja* angiver at informationen var samstemmende, *nej* at der var uoverensstemmelser mellem oplysningerne givet i interviewet og i spørgeskemaet. Interviewene er nummereret tilfældigt 1-8.

# 3 Sampling-resultater

## 3.1 Hvervning af selvrapporterings-responderer i akutmodtagelsen

Personalet i akutmodtagelsen havde flere forskellige muligheder for at klassificere en patients samtykke eller afvisning af deltagelse i selvrapporteringen. Mulighederne var således:

- *Samtykke* Angiver at patienten gerne vil modtage brevet med spørgeskema
- *Ikke samtykke* Angiver at patienten ikke vil modtage brevet med spørgeskema
- *Samtykke ej muligt* Angiver at patienten har været i en tilstand, hvor det ikke er muligt at spørge patienten – eksempelvis traumepatienter, demente o.a.
- *Ikke relevant* Angiver at patienten falder uden for undersøgelsens relevans – typisk ikke-dansksprogede patienter
- *Ukendt relevans* Angiver at personalet er meget i tvivl om, hvorvidt der er tale om en ulykke, der er relevant at medtage i studiet – typisk faldulykker eller hvor der er tvivl om hvorvidt det er sket på offentlig vej.

De patienter, som er klassificeret med trafikuheld i PAS-systemet, men hvor der ikke er registreret nogle af ovenstående valg i C-View-systemet blev herefter automatisk klassificeret som *ikke adspurgt om samtykke*.

Nogle patienter, som var klassificeret med samtykke, var det ikke muligt at tilknytte administrative oplysninger til, og det var derfor ikke muligt at kunne udsende Digital Post til dem. Disse er klassificeret som *samtykke, men manglende administrativ information* i **Fejl! Henvisningskilde ikke fundet.** Som beskrevet i Kapitel 2 afsnit 2.2 udgik Hjørring og Thisted af forsøget fra projektet pr. 1. april, mens akutmodtagelsen i Aalborg bidrog med registreringer indtil projektets afslutning i november. Tabel 2 viser derfor både en total af de registrerede patienter i akutmodtagelsen samt en udspecificering af hvilken akutmodtagelse, patienten er mødt i.

	Hjørring	Thisted	Aalborg	Hovedtotal
Samtykke til spørgeskema	30	9	891	930
Samtykke, men manglende administrativ information hvilket gjorde udsendelse umulig	1	2	31	34
Ikke relevant	20	2	73	95
Ikke samtykke til spørgeskema	16	3	149	168
Ikke adspurgt om samtykke	623	278	1443	2344
Ukendt relevans	4	3	29	36
Samtykke ej mulig	0	0	201	201
Hovedtotal	694	297	2817	3808

**Tabel 2:** Registrering af patienter i akutmodtagelsen på dansk efter Møller (2019).

Tabel 2 viser, at den største del af patienterne ender i kategorien *ikke adspurgt om samtykke*. Ud over at personalet naturligvis kan have haft situationer, hvor der grundt travlhed eller glemsomhed ikke er blevet spurgt om samtykke til undersøgelsen, forventes kategorien også at dække en del an-

dre årsager, og den må altså ikke udelukkende anses som udtryk for forglemmelse af projektet blandt skadestuens personale. Eksempelvis gav personalet på akutmodtagelsen udtryk for, at det til tider kunne være vanskeligt at skelne mellem *samtykke ej muligt* og *ikke relevant*, når der var tale om patienter med begrænsede forståelsesevner. Det kunne eksempelvis være tilfældet ved børn, patienter med sprogvanskeligheder eller ældre, som fremstod forvirrede eller demente. Blandt disse patientgrupper, hvor lægesekretærene på stedet foretog en vurdering af, at patienten af den ene eller anden grund ikke burde medtages i undersøgelsen, formodes der også at være en del der er endt i kategorien *ikke adspurgt om samtykke*. Yderligere forventes kategorien *ikke adspurgt om samtykke* at dække over nedenstående patientgrupper:

- **Traumepatienter:**

Traumepatienterne er de patienter, som er meget hårdt tilskadekomne. De indbringes med ambulance og modtages i traumecenteret. I traumecenteret laves registrering af patienten i PAS, men C-View-systemet findes ikke her. Så såfremt en traumepatient skulle registreres som *samtykke ej mulig*, så ville det kræve, at lægesekretæren fysisk forlader traumecenteret for at gå hen i skadestuens reception og herefter registrere patienten med *samtykke ej mulig* i C-View-systemet. Denne arbejdsgang synes yderst omstændig og antages at forklare, hvorfor traumepatienter sandsynligvis fremgår som *ikke adspurgt om samtykke* fremfor *samtykke ej mulig*.

- **Patienter, der indbringes med ambulance (ikke traume):**

Disse patienter formodes at være blandt den gruppe, der ikke bliver spurgt om deltagelse, selvom deres almentilstand egentlig tillader det. Dette skyldes, at disse patienter ikke mødes i receptionen, men andet steds. Således foregår patientkontakten til disse et sted, hvor C-View tavlen ikke findes, og registrering af patienten sker på en computer, som ikke er tilknyttet C-View-tavler. Således kræver det, at lægesekretæren skal spørge patienten om ønsket deltagelse og herefter, når hun forlader patienten, gå hen til receptionsområdet og indtaste patients svar i C-View-systemet. Denne ekstra arbejdsgang formodes at kunne være årsag til manglende registreringer – der kan komme mange forstyrrelser på vejen fra patient til receptionsområdets computere og ved travlhed kan denne arbejdsgang nemt tilsidesættes til fordel for mere presserende sager.

Det tyder altså på, at patienterne, som indbringes med ambulance, måske ville blive hyppigere spurgt om deltagelse i projektet, såfremt det var muligt at registrere deres deltagelse i samme arbejdsgang som al anden inddatering af deres oplysninger.

- **Patienter, som kommer ind ”udenom” receptionen**

Eksempelvis patienter, som kommer direkte fra røntgen (har typisk været indbragt med ambulance først og direkte til røntgen-afdelingen) eller patienter som kommer fra vagtlægen (kan møde personale på vejen, der anviser dem plads i venteområde og således ikke ses oppe ved receptionen). Formodes at være en relativt lille gruppe, men kan forekomme.

Det er således klart, at den valgte fremgangsmåde med registrering af samtykke i C-View har nogle ulemper, idet de ovenstående patientgrupper ikke spørges om samtykke. Ud over at det svækker antallet af deltagere i undersøgelsen, må det også påpeges, at de ulykker, hvortil der spørges om samtykke, har en lavere alvorlighedsgrad end det gennemsnitlige trafikuheld registreret i hospitalsdatabasen, idet traumepatienter og patienter indbragt med ambulance ikke indgår i undersøgelsen. Men samtidig har netop de alvorlige trafikuheld registreret ved hospitalet et lavere mørketal end de mindre alvorlige (Janstrup, Hels, Kaplan, Sommer & Lauritsen 2014), og dette selvrapporterings-setup

kan således siges at bidrage med viden særligt der, hvor tilstedeværelsen af en politirapport er mere usandsynlig.

## 3.2 Antal spurgt og kost-effektivitet

Af de 3.809 patienter, som er registreret med et trafikuheld i Region Nord i projektperioden, er der 930, som har givet samtykke til at deltage i selvrapporteringsundersøgelsen, og hvor udsendelse har været muligt. Det vil sige en tilsagnsprocent på 24,42%. Imidlertid er det kun 439 respondenter, der har besvaret det tilsendte spørgeskema (47,20%). Det betyder således, at undersøgelsen har resulteret i selvrapporteret viden fra 11,53% af de 3.809 patienter med trafikuheld i Region Nord.

Ser vi på statistikken udelukkende for akutmodtagelsen i Aalborg, er der 891 ud af 2817 patienter med trafikuheld, som har givet tilsagn til at deltage (31,63%). Det er værd at bemærke, at tilsagnsprocenten primært er lav grundet de mange patienter, der ikke er blevet spurgt, om de ønskede at deltage. Af de 1132 patienter, hvor lægesekretærene har spurgt om samtykke, har kun 168 svaret *nej* (14,84%). Den effektive responsrate kan således siges at være 38%, idet 1132 patienter er blevet spurgt om deltagelse og 439 selvrapporteringer blev udfyldt. Med andre ord er der altså en høj responsrate blandt de adspurgte patienter, men de mange patienter, som ikke er blevet spurgt om samtykke, driver den samlede besvarelsesprocent ned.

Vi ser også, at respondenterne, som deltager i undersøgelsen, er meget villige til at lade deres data indgå i andre registerstudier; blot 27 ud af de 439 (6,15%) svarer *nej* til at lade deres selvrapporterede oplysninger blive samkørt med andre registre såsom politiets uheldsdatabase og hospitalets journaler.

## 3.3 Respondentkarakteristik

De 411 respondenter, som har besvaret selvrapporteringsspørgeskemaet og endvidere sagt ja til at lade deres besvarelser samkøre med andre registre, regnes som fuld kompliance. Respondentkarakteristikken vedrørende køn og alder på disse kan ses i Tabel 3.

	Mænd		Kvinder		Total	
	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%	<i>n</i>	%
Under 18	8	1.95	15	3.65	23	5.60
18-24	37	9.00	45	10.95	82	19.95
25-34*	19	4.62	29	7.06	49	11.92
35-44	20	4.87	27	6.57	47	11.44
45-54	29	7.06	46	11.19	75	18.25
55-64	29	7.06	36	8.76	65	15.82
65 og over	26	6.33	42	10.22	68	16.55
Vil ikke angive	1	0.24	1	0.24	2	0.49
Total	169	41.12	241	58.64	411	100.00

\* en respondent ønskede ikke at oplyse køn

**Tabel 3:** Respondentkarakteristik for de fuldt kompliance respondenter

Der er signifikant flere kvinder end mænd blandt de fuldt kompliance ( $p < 0,001$ ). Sammenligner man kønsfordelingen med den generelle kønsfordeling blandt skadestureregistrerede trafikuheldsofre i Danmark ser man også en signifikant forskel ( $p < 0,001$ ), da der er 54,60% mænd registreret nationalt, mens mænd blot udgør 41,12% af de fuldt kompliance respondenter.

Frafaldsanalyse er foretaget af Møller (2019) og viser, at der er signifikant forskel på de fuldt kompliance respondenter og de frafaldne respondenter for både mænd ( $p < 0,001$ ) og kvinder ( $p < 0,001$ ),



da der er mange 25-34-årige blandt de frafaldne hos begge køn. Ligeledes er der mange kvinder i aldersgruppen 45-54 år blandt de fuldt kompliance (Møller 2019). Der er således en overvægt af kvinder i undersøgelsen, primært i aldersgruppen 45-54 år.

## 4 Spørgeskema-resultater

En del af formålet med projektet var at vurdere om den information, de selvrapporterede uheldsdata indeholder, er af en sådan kvalitet, at de kan anvendes i det uheldsforebyggende arbejde. Som en del af denne kvalitetsundersøgelse har vi valgt at samkøre de selvrapporterede data med registerdata fra det samme uheld i henholdsvis landspatientregisteret og i politiets uheldsregister. Samkøring er via CPR-nummer for de respondenter, der har givet samtykke hertil. Der er 411 respondenter, som har givet tilladelse til, at deres selvrapporterede uheldsinformationer måtte sammenlignes med andre registre. CPR-numre på disse 411 er sendt til Danmarks Statistik, som har matchet CPR-numrene til politiets uheldsregister. Alle match mellem CPR-nummer fra de selvrapporterede uheldsinformationer og politiets uheldsregister er betragtet som match, uagtet at der kan være forskel på informationerne så som uheldsdato, transportmiddel eller andet i de to dataset. Der er i alt 49 match mellem politirapporter og selvrapporteringer.

Graden af overensstemmelse mellem informationerne angivet i selvrapporteringsspørgeskemaet og i henholdsvis Landspatientregisteret og uheldsregisteret bruges hermed som en indikation af korrektheden af den angivne information. Dette kan gøre ved hjælp af flere forskellige statistiske tests, som har forskellige grundforudsætninger. I det følgende anvendes nogle steder symmetritest med McNemars test samt test for sensitivitet og specificitet med politiet eller landspatientregisteret som gold standard. For mere om symmetri, sensitivitet og specificitet henvises til Juul, Bech, Dahm og Rytter (2017). Det bør noteres, at det er valgt at vise beregningerne med politiets registreringer som gold standard til trods for, at forfatterne forholder sig kritiske overfor hvorvidt dette nødvendigvis er sandt for alle informationer; i diskussionen følger mere om anvendelsen af politiets klassificeringer som gold standard.

Andre steder er overensstemmelsen mellem selvrapporterede oplysninger og registeroplysninger beregnet med Cohens Kappa, som er et mål, som tager højde for, at enighed mellem to uafhængige bedømmere også kan opstå tilfældigt. Således finder man, at den procentvise overensstemmelse mellem respondentens angivelse i selvrapporteringsskemaet og angivelsen i den tilsvarende politirapport altid er højere end Kappa-værdien. I Kappa-statistikken vurderes de to informationskilder jævnbyrdigt, og der er altså ikke her en forudsætning om nogen gold standard. For mere om Cohens Kappa henvises til Cohen (1960). Vores kvalitative fortolkning af Kappa-værdierne følger Landis & Koch (1997) således:

0–0.20	lille overensstemmelse
0.21–0.40	rimelig overensstemmelse
0.41–0.60	moderat overensstemmelse
0.61–0.80	substantiel overensstemmelse
0.81–1.00	næsten perfekt overensstemmelse.

Et enkelt sted kan Kappa-statistikken ikke anvendes, da data for ulykkesdatoen ikke er kategoriske. I stedet anvendes her Intra Class Correlation (ICC), som klassificeres efter Koo & Li (2016) ud fra værdierne i 95% konfidensintervallet:

under 0,50	ringe
0,50-0,75	moderat
0,75-0,9	god
over 0,90	fremragende

## 4.1 Hvor mange af de respondenter, som angiver, at de har haft kontakt til politiet, er der optaget en politirapport på?

109 respondenter angiver, at de har haft kontakt til politiet og 41 af disse kan findes i politiets registre. Der er desuden 8 respondenter, som angiver, at de ikke har haft kontakt til politiet, men som alligevel er at finde i politiets registre. I det nedenstående er der dannet to kategorier: ”politirapport” og ”ikke politirapport”. Herefter er hver tilskadekomne klassificeret på to måder ud fra deres registrering i henholdsvis politiets register og deres egen selvrapportering. *Selvrapporteret: Politikontakt* hvis den tilskadekomne angiver at have haft kontakt til politiet og *Selvrapporteret: Ingen politikontakt* hvis ikke. Den tilskadekomne klassificeres ligeledes vha. politirapport som *I politiets register: Politirapport*, hvis politirapporten kan findes og *I politiets register: Ikke politirapport*, hvis det ikke er muligt at genfinde respondentens CPR-nummer i politiets uhedsregister.

	I politiets register: Politirapport	I politiets register: Ikke politirapport
Selvrapporteret: Politikontakt	41	68
Selvrapporteret: Ingen politikontakt	8	294

**Tabel 4:** Optagne politirapporter kontra selvrapporteret kontakt til politiet. Symmetri: 0,0000. Sensitivitet:  $41/(41+8)=84\%$ . Specificitet:  $294/(294+68)=81\%$

Symmetritesten for Tabel 4 viser således, at der er signifikant forskel på den selvrapporterede politikontakt og hvorvidt disse respondenter er at finde i politiets rapporter. Det er ligeledes tydeligt, når vi betragter tabellen, at dette primært skyldes de 68 respondenter, som har angivet at have været i kontakt med politiet, men som ikke er at finde i politiets register. Af sensitiviteten kan det ses, at ved at spørge folk, om de har haft kontakt til politiet, finder man 84% af de respondenter, som politiet har skrevet rapport på. Omvendt er der således også 26%, som man overser ved at anvende dette som kriterie for, om de er at finde i politiets rapporter.

Således er folks angivelse af kontakt til politiet et forholdsvis usikkert mål for, om der er optaget en politirapport på uheldet. Denne viden er særlig relevant i skadestue-rapporteringssystemer, hvor patientens uheld ikke kobles via CPR, men hvor patienter, der siger, de har haft kontakt til politiet, automatisk frasorteres de videre uhedsanalyser – eksempelvis som i Kortinfo-systemet, der i dag anvendes mange steder til skadestueregistrering (NIRAS 2020).

## 4.2 Overensstemmelse mellem selvrapporterede informationer og andre datakilder

### Hvor korrekt angiver respondenteren ulykkesdato?

Der er 44 respondenter, som kan sammenlignes med politiets rapporter, idet 5 af de 49 udfyldte spørgeskemaer med matchende politirapport havde kodningsfejl, som betød, at respondentens valg af dato ikke blev gemt korrekt.

Der var 40 respondenter, som har valgt samme uheldsdato som politiet. De fire respondenter, som har angivet uheldsdatoer afvigende fra politirapporterne, har alle valgt datoer, som ligger før politiets datering med henholdsvis 1 dag, 3 dage, 36 dage og 79 dages forskel, (Møller 2019). Der er således overensstemmelse i 90,91% af rapporterne, hvilket giver en ICC-værdi på 0,88 som betegnes som god overensstemmelse.

### Hvor nøjagtig er den selvrapporterede ulykkeslokalitet?

Der er overensstemmelse mellem syv af de otte interviews i forhold til den selvrapporterede lokalitet i spørgeskemaerne. Her betragtes overensstemmelse som udpegning af to lokaliteter, som ligger maksimalt 100 meter fra hinanden.

Sammenligner man respondenternes valg af ulykkeslokalitet, som de har udpeget på kortmodulet i spørgeskemaet, med de informationer, som de har givet om deres uheldslokalitet i fritekstbeskrivelserne, ser man også god sammenhæng. Der er 71 ud af 411 selvrapporteringer, hvor der er information om uheldslokaliteten i både en frivillige fritekstbeskrivelse og i den obligatoriske udpegning på kortmodulet. Her er der overensstemmelse på 15 meter i 62 ud af de 71 tilfælde. Tabel 5 viser dette.

	N	Antal overensstemmende	% overensstemmelse	95% CI
Lokalitet	71	62	87.32	79.58–95.06

**Tabel 5:** Overensstemmelse mellem uheldslokalitet i fritekstfelter og valgt på kortmodulet, (Møller 2019). I alt 71 selvrapporteringer hvor det er muligt at sammenholde fritekstbeskrivelse og kortudpegning.

### Hvor stor overensstemmelse er der mellem transportmiddel beskrevet af respondenter og af politi/hospital?

Sammenhængen mellem selvrapporteret eget transportmiddel samt modparts transportmiddel og det transportmiddel, der er angivet for ulykken i LPR, ses i Tabel 6.

	N	antal overens- stemmende	% overens- stemmelse	Cohen's Kappa	95% CI Kappa
Eget transportmiddel	399	384	96.24	0.94	0.92–0.97
Modparts transportmiddel	366	320	87.43	0.77	0.69–0.82

**Tabel 6:** Overensstemmelse mellem transportmiddelvalg angivet i det selvrapporterede spørgeskema og transportmidler angivet i respondentens Landspatientregistrering.

Der er foretaget symmetritest, sensitivitet og specificitet på klassifikationen af hvert enkelt transportmiddel fra henholdsvis Landspatientregisteret og selvrapporteringerne herunder (se Tabel 7–Tabel 10). Det kan ses, at den eneste symmetritest, der viser, at der er ikke er symmetri i klassifikationen, er for fodgængere. Her skyldes det, at 8 af de respondenter, der er blevet registreret som værende til fods i Landspatientregisteret, har selvrapporteret, at de anvendte et andet transportmiddel. Dette tyder på, at antallet af fodgængeruheld i LPR måske er for højt.

	LPR: Cykel	LPR: Ikke cykel
Selvrapporteret: Cykel	169	5
Selvrapporteret: Ikke cykel	3	222

**Tabel 7:** Eget transportmiddel cykel. symmetri, exact: 0,7266. sensitivitet: 98%. specificitet: 98%

	LPR: Bil	LPR: Ikke bil
Selvrapporteret: Bil	114	3
Selvrapporteret: Ikke bil	3	279

**Tabel 8:** Eget transportmiddel bil. symmetri, exact: 1,000. Sensitivitet: 97%. Specificitet: 99%

	LPR: Til fods	LPR: Ikke til fods
Selvrapporteret: Til fods	86	1
Selvrapporteret: Ikke til fods	8	304

**Tabel 9:** Eget transportmiddel til fods. Symmetri, exact: 0,0391. Sensitivitet: 91%. Specificitet: 100%

	LPR: Knallert	LPR: Ikke knallert
Selvrapporteret: Knallert	9	0
Selvrapporteret: Ikke knallert	1	384

**Tabel 10:** Eget transportmiddel knallert. Symmetri, exact: 1,0000. Sensitivitet: 90%. Specificitet: 100%

Der er ligeledes lavet symmetritest samt sensitivitet og specificitet for angivelsen af en modpart og dennes transportmiddel (se Tabel 11-Tabel 13). Alle symmetritestene viser, at der er enighed mellem klassifikationen i LPR og i selvrapporteringerne.

	LPR: Ingen modpart	LPR: Modpart
Selvrapporteret: Ingen modpart	200	12
Selvrapporteret: Modpart	23	131

**Tabel 11:** Modpart eller eneuheld? Symmetri, exact: 0,0895. Sensitivitet: 90%. Specificitet: 92%

	LPR: Cykel	LPR: Ikke cykel
Selvrapporteret: Cykel	16	6
Selvrapporteret: Ikke cykel	2	342

**Tabel 12:** Modparts transportmiddel cykel. Symmetri, exact: 0,2891. Sensitivitet: 89%. Specificitet: 98%

	LPR: Bil	LPR: Ikke bil
Selvrapporteret: Bil	92	13
Selvrapporteret: Ikke bil	18	243

**Tabel 13:** Modparts transportmiddel bil. Symmetri, exact: 0,4731. Sensitivitet: 84%. Specificitet: 95%

Sammenhængen mellem selvrapporteret transportmiddel, samt modparts transportmiddel og politiets angivelse i det samme uheld kan ses i Tabel 14.

	Anvendt til klassificering N	Overensstemmelse			
		Antal overensstemmende	%	Cohen's Kappa	95% CI Kappa
Modparts transportmiddel	37	37	100%	1	-
Eget transportmiddel	49		95.92%	0.93	0.83–1.03

**Tabel 14:** Overensstemmelse mellem selvrapporteret transportmiddelvalg og det som er angivet af politiet i respondents politirapport

## Hvor stor overensstemmelse er der mellem uheldsomstændigheder beskrevet af respondenter og af politiet?

Uheldsomstændighederne angivet i selvrapporteringsspørgeskemaet og i politiets rapporter er sammenlignet i Tabel 15. Det ses, at hovedparten af uheldsomstændighederne har substantiel eller bedre overensstemmelse, mens vejrforholdene er den parameter, som respondent og politi hyppigst er uenige om klassifikationen af.

	Total anvendt til klassificering	Overensstemmelse				Tolkning af kappaværdi
	N	N	%	Cohen's Kappa (ICC-værdi)	95% CI Kappa (ICC-værdi)	
Dato	44	40	90.91%	0.88	0.79-0.94	God overensstemmelse
Uheldssituation	25	21	84.00%	0.82	0.66-0.98	Næsten perfekt overensstemmelse
Lysforhold	39	34	87.18%	0.74	0.55-0.93	Substantiel overensstemmelse
Føre	36	32	88.89%	0.68	0.41-0.96	Substantiel overensstemmelse
Vejrforhold	41	34	82.93%	0.51	0.24-0.79	Moderat overensstemmelse

**Tabel 15:** Overensstemmelse mellem selvrapporterede uheldsomstændigheder og politiets angivne uheldsomstændigheder på det samme uheld

## 4.3 Ulykkernes karakteristika

109 af uheldene er eneuheld og 123 er flerpartsuheld. Uheldenes fordeling på hovedsituationer kan ses i Tabel 16. Det ses her, at hovedparten af uheldene er registreret som hovedsituation 0 eller 1, dvs. eneuheld eller uheld med to ligeudkørende på samme vej og med samme kurs. Til sammenligning var 514 (18%) af uheldene fra den officielle uheldsstatistik for året 2017 registreret som hovedsituation 0 (eneuheld) og 326 (12%) i hovedsituation 1, mens altså 47% er eneuheld i denne undersøgelse og 19% i hovedsituation 1. Alle procentfordelingerne er parvis forskellige med den officielle uheldsstatistik, når de sammenlignes ved z-test ( $\alpha=0,05$ ).

Hovedsituation	0	1	2	3	4	5	6	7	8	9	I alt
Selvrapporteret	109	43	7	8	8	4	9	4	12	0	232*
Officiel statistik**	514	326	227	346	226	279	327	106	404	34	2.789

\*heraf 28 hvor hovedsituation ikke er valgt, men hvor det dog vides at det er et flerpartsuheld.

\*\* Fra Vejdirektoratet (2018)

**Tabel 16:** Fordelingen af de selvrapporterede uheld på uheldssituation samt fordelingen af de politiregistrerede uheld i Danmark 2017.

I Tabel 17 kan det ses, hvorledes uheldene fordeler sig på uheldssituationer under de 10 hovedsituationer. Det kan eksempelvis ses, at for eneuheldene er situation 011 og 040 hyppigst forekommende med henholdsvis 18 og 31 af eneuheldene. I flerpartsuheldene er situation 140 mest hyppig, idet 28 af uheldene selvrapporteres som denne situation.

Flerpartsuheld														Eneuheld												
												Ingen valgt situation		Total	<i>n</i>	28										
												Hovedsituation 8: Fodgængeruheld		Total	<i>n</i>	2	2	2	1	2	1	2				
												Hovedsituation 7: Påkørsel af parkeret køretøj		Total	<i>n</i>	2	1	1								
												Hovedsituation 6: Kørende på krydsende veje med svingning		Total	<i>n</i>	4	1	1	1	2	1					
												Hovedsituation 5: Krydsende køretøjer uden svingning		Total	<i>n</i>	1	3									
												Hovedsituation 4: Kørende på samme vej med modsat kurs og med svingning		Total	<i>n</i>	8	410									
												Hovedsituation 3: Kørende på samme vej med samme kurs og med svingning		Total	<i>n</i>	1	4	2	1							
												Lige vej		Total	<i>n</i>	1	4	1	1							
												Hovedsituation 2: Ligeudkørende på samme vej med modsat kurs		Total	<i>n</i>	211	241	242	270							
												Hovedsituation 1: Ligeudkørende på samme vej og med samme kurs		Total	<i>n</i>	5	28	3	5	2						
												Ingen valgt situation		Total	<i>n</i>	19										
												Hovedsituation 0: Eneuheld		Total	<i>n</i>	18	9	5	4	5	4	12	31	2		
														90	<i>Sit.no.</i>	011	012	021	022	023	024	032	040	050		

et spørgsmål, som er ladet med potentielle negative konnotationer. Således synes *social desirability* ikke at have en markant indvirkning på besvarelsene, hvilket også er tilstræbt i respondenternes gentagne forsikringer om anonymitet og fortrolig behandling af deres data. Måske er respondenterne således blot ikke bevidste om uheldsfaktorens tilstedeværelse og anerkender dem derfor ikke i spørgeskemaet.

	Flerpartsuheld		Eneuheld	
	N=165	%	N= 234	%
<b>Træthed total</b>	<b>6</b>	<b>3,64%</b>	<b>14</b>	<b>5,98%</b>
- Jeg var træt	6	3,64%	14	5,98%
<b>Opmærksomhed total</b>	<b>29</b>	<b>17,58%</b>	<b>8</b>	<b>3,42%</b>
- Jeg var fordybet i tanker	11	6,67%	8	3,42%
- Jeg var ikke opmærksom på den anden trafikant	24	14,55%	NA	NA
<b>Tolkning og vurdering total</b>	<b>50</b>	<b>30,30%</b>	<b>NA</b>	<b>NA</b>
- Jeg troede den anden trafikant var opmærksom på mig	50	30,30%	NA	NA
<b>Upassende kørselsadfærd total</b>	<b>3</b>	<b>1,82%</b>	<b>10</b>	<b>4,27%</b>
- Min hastighed overskred fartgrænsen	0	0,00%	1	0,43%
- Jeg var påvirket af alkohol, medicin, stoffer og lign.	3	1,82%	9	3,85%
<b>Orientering og distraktion total</b>	<b>15</b>	<b>9,09%</b>	<b>10</b>	<b>4,27%</b>
- jeg blev distraheret af noget	12	7,27%	10	4,27%
-Jeg betjente min radio eller mit navigationsanlæg	1	0,61%	0	0,00%
- Jeg kiggede på min telefon	2	1,21%	0	0,00%
<b>Køretøjsfejl total</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>	<b>6</b>	<b>2,56%</b>
- Der var en mekanisk eller teknisk fejl på mit køretøj	0	0,00%	6	2,56%
<b>Travlhed total</b>	<b>8</b>	<b>4,85%</b>	<b>15</b>	<b>6,41%</b>
- Jeg havde travlt	8	4,85%	15	6,41%
<b>Auditive opgaver total</b>	<b>17</b>	<b>10,30%</b>	<b>16</b>	<b>6,84%</b>
- Jeg hørte musik	13	7,88%	12	5,13%
- Jeg talte med nogen	4	2,42%	4	1,71%
<b>Sygdom total</b>	<b>0</b>	<b>0,00%</b>	<b>3</b>	<b>1,28%</b>
- Jeg var syg eller dårlig	0	0,00%	3	1,28%
<b>Ingen uheldsfaktor valgt</b>	<b>67</b>	<b>40,61%</b>	<b>86</b>	<b>36,75%</b>

Tabel 18: Selvrapporterede uheldsfaktorer, på dansk efter Møller (2019).

## 4.5 Eneuheld med fodgængere

I selvrapporteringsundersøgelsen indgik også eneuheld med fodgængere, til trods for at disse normalt ikke betragtes som trafikuheld. Dog finder vi, at behovet for at belyse både omfang, konsekvenser og årsager til disse eneuheld er stort – en fodgænger, der færdes på offentlig vej kan og bør i mange tilfælde sidestilles med eksempelvis en cyklist, der færdes på offentlig vej. Hovedfokuspunktet for projektet her har dog ikke været eneuheld med fodgængere; alligevel er der dog nogle interessante fund, der knytter sig hertil. Der blev selvrapporteret 87 uheld med fodgængere i studiet, af disse var 81 eneuheld på offentlig tilgængelig vej. De selvrapporterede årsager hertil kan ses i Tabel 19, og forhold af relevans for vejbestyrelsen såsom ujævnheder og manglende vintervedligehold udgør en stor andel af de selvrapporterede årsager.



Selv-rapporteret årsag for eneuheld med fodgængere (fald)		
	Antal	%
Jeg faldt/stødte foden/vred om som følge af en ujævnhed i underlaget	32	35%
Jeg faldt fordi underlaget var glat på grund af sne/is	18	20%
Jeg faldt/stødte foden/vred om på grund af en kantsten	17	18%
Jeg faldt ikke, men havde en anden type uheld (fx gik eller kørte ind i noget, noget faldt ned fra oven)	5	5%
Jeg faldt fordi underlaget var glat på grund af våde blade, mudder mv.	1	1%
Andet	19	21%

**Tabel 19:** Selvrapporteret årsag til eneuheld som fodgænger, på dansk fra Møller (2019).

# 5 Diskussion

## Undersøgellesdesign

Der er indhentet relativt få samtykker til deltagelse i projektperioden, fordi en stor del af dem, der er registreret på akutmodtagelsen som trafikuheld, ikke er blevet spurgt om samtykke til at deltage i selvrapporteringsundersøgelsen. Det har naturligvis flere årsager som beskrevet i Kapitel 2. At de svært tilskadekomne ikke kunne spørges, fordi det ikke var muligt at implementere et system, hvor patienten først blev spurgt om samtykke ude i sengeafsnittene, er naturligvis en væsentlig årsag. Men også at det ikke var muligt at ændre i PAS-systemet, vurderer vi som vigtigt for forståelsen af undersøgelsens resultater. Således ville en ændring af PAS have medført, at samtykkeregistreringen havde været obligatorisk på lige fod med registrering af eksempelvis diagnosekoden, og det ville således ikke have været muligt for personalet enten at glemme at spørge om samtykke eller bevidst at undgå det, fordi registreringen syntes besværlig. Særligt efter at have interviewet personalet om deres opfattede besvær af registreringerne i C-view og deres oplevede systemventetid synes dette relevant.

At kun en af de tre akutmodtagelser blev i projektet gennem hele undersøgelsesperioden er naturligvis også værd at bemærke. Den ene af de frafaldne akutmodtagelser tog selv initiativ til at udgå af undersøgelsen og den anden havde så få registreringer, at da vi alligevel skulle stoppe registreringsforløbet i den ene akutmodtagelse, var det oplagt ligeledes at revurdere den anden akutmodtagelses deltagelse. Vi vurderer, at mangel på motivation og ressourcer er væsentlige årsager dertil.

## Undersøgelsens resultater

I den statistiske beregning af specificitet og sensitivitet ligger en nødvendig vurdering af hvilke af oplysningerne, der betragtes som gold standard, dvs. som den bedste beskrivelse af sandheden. Hermed er der også indirekte en vurdering af, hvorvidt det er selvrapporteringerne eller politi- og eller hospitalsregistreringerne, som antages at være mest korrekte eller mest i overensstemmelse med virkeligheden. At antage, at det er politiets rapporter eller akutmodtagelsens registrering, der beskriver ulykkeshændelsen bedst, synes mindst kontroversielt og er ligeledes den fremgangsmåde, som rapportens forfattere tog udgangspunkt i at skulle anvende inden projektets opstart. Således er denne antagelse også anvendt i visse af de statistiske beregninger i Kapitel 4. Imidlertid er det væsentligt at videregive den læring, der har været i at nærlæse samtlige spørgeskemabesvarelser og forestå interview med de tilskadekomne. Her er det absolut væsentligt at fremføre, at respondenternes fortællinger er konsistente og ofte meget udførlige i både spørgeskema og i interview. Det er ingen logiske fejl eller fortalte elementer, som ikke giver mening: Om end det er umuligt at påvise, at respondentens gengivelse af ulykken er samstemmende med virkeligheden, så er det i hvert fald helstøbte forklaringer, respondenterne kommer med. Det bør således ikke umiddelbart afvises, at deres fortællinger er korrekte – også til trods for at de ikke stemmer overens med andre registeroplysninger. Det er væsentligt at huske, at registreringerne i Landspatientregisteret også på sin vis er selvrapporterede. Det er blot ikke den ulykkesramte selv, der forestår registreringen, men selve oplysningerne om uheldet (eksempelvis transportform for den tilskadekomne og modpart) kommer fra den tilskadekomnes egen beretning til det lægefaglige personale, som herefter noterer det i PAS. Imidlertid må det også huskes, at patienten, ved sit første møde med det lægefaglige personale, stadig er ubehandlet for de skader, som han/hun kommer med. At patienten muligvis ikke ser det som væsentligt, at lægesekretæren får et retvisende billede af ulykkes opståen, er bestemt en overvejelse værd, ligesom incitamentet for lægesekretæren til at være helt sikker på respondents beretning om eksempelvis transportformer også er relativt lille i forhold til de medicinske oplysninger. Det synes

således klart, at de selvrapporterede uheldsdata fra spørgeskemaerne bør vægtes på lige fod eller tungere end de uheldsoplysninger, som nedfældes af det medicinske personale på skadestuen. Det er til større diskussion, hvorledes uoverensstemmelser mellem politirapporter og selvrapporterede uheldsdata bør tolkes. Det ligger som et naturligt udgangspunkt for trafikforskeren at betragte politiets rapporter som korrekte beskrivelser af ulykkeshændelsen. Sammenligningen af de selvrapporterede data og politiets rapporter peger på en vis grad af uoverensstemmelse af en række faktorer. Et enkelt dansk studie har tidligere påvist fejlregistreringer i politiets rapporter (Larsen et al. 2017), om end blot i klassificeringen af alvorlighedsgrad, og det er således et felt, der mangler yderligere undersøgelse. Resultaterne fra forsøget her finder også fejlregistreringer, om end i en undersøgt skala, der er for lille til statistisk analyse, idet det ligger uden for projektformålet. Det skal dog noteres, at blandt de 8 interviewpersoner var der blot tre, der kunne matches via CPR-nummer til en uheldsrapport ved politiet. Fire blev fundet registreret som ekstra-uheld (materielskadeuheld) ud fra deres beskrivelser af uheldet, om end i hvert fald tre af disse burde have været klassificeret som let tilskadekomne. En enkelt interviewperson kunne ikke genfindes som hverken uheld eller ekstra-uheld, til trods for at han henvendte sig telefonisk til politiet og havde pådraget sig en fraktur i anklén. Af de syv politirapporter (uheld og ekstra-uheld) var der tre, hvor respondent og politirapport ikke gav samstemmende valg af uheldssituation og i mindst et af disse tilfælde var det tydeligt for forfatterne, at det var politiets valg af uheldssituation, som var fejlagtig.

Nogle af de fundne resultater giver yderlige anledning til diskussion. Eksempelvis er der blandt de selvrapporterede uheld en signifikant større procentdel af uheldene, som udgør eneheld (47%) og bagendekollisioner (19%) end i den officielle uheldsstatistik (henholdsvis 18% og 12%). En del af forklaringen på dette må forventes at relateres til, at respondenterne netop er spurgt på skadestuen; at flere søger skadestuen end politiet som følge af et eneheld, er kendt viden i forskningen omkring mørketal. At bagendekollisionerne er flere kunne til dels skyldes, at flere bilister er opmærksomme på risikoen for piskesmæld og måske netop derfor er flittigere til at søge skadestuen for at blive undersøgt. Der kan også være en delvis forklaring tilknyttet den valgte spørgemetodik; uheldssituationen med bagendekollision synes måske lettere for respondenterne at klassificere (i hvert fald i modsætning til et uheld med svingning i kryds, hvor der er flere højre/venstre-pile at skulle forholde sig til for respondenterne). Det er således muligt, at det er lykkedes flere respondenter, der har oplevet bagendekollisioner, at klassificere dem i spørgeskemaet, mens det er muligt, at de respondenter, der har valgt svarmuligheden ”ved ikke” (i alt 28 respondenter), har oplevet mere komplicerede situationer.

Der er ikke symmetri i kategoriseringen af fodgængeruheld (ene- og flerpartsuheld kombineret) af henholdsvis respondenter og akutmodtagelsen. Således er det fundet, at 8 af 94 uheld, som af akutmodtagelsen er klassificeret som fodgængeruheld, er selvrapporteret med andre transportformer. Dette indikerer, såfremt dette også gør sig gældende generelt på nationalt plan, at antallet af fodgængeruheld overestimeres ved at anvende tallene i Landspatientregisteret.

Det kan også ses, at der er mange af de respondenter, der har været involverede i ordinære trafikuheld, der ikke angiver nogle af de foreslåede uheldsfaktorer. Dette kan naturligvis skyldes flere forskellige ting. En mulighed er naturligvis, at der ikke har været tale om nogle af de mange uheldsfaktorer, som respondenterne præsenteres for, ligesom det også er muligt, at *social desirability* spiller ind, således at respondenterne er mindre tilbøjelige til at afgive svar, som sætter ham/hende i et dårligt lys. Det bør dog nævnes, at der vælges signifikant flere uheldsfaktorer i dette projekt end i en sammenlignelig spørgeundersøgelse udsendt til en tilfældig gruppe i befolkningen (59% vælger en eller

flere faktorer mod 35% i befolkningsundersøgelse), hvilket indikerer, at den undersøgte selvrapporteringsmetode er mindre følsom overfor *social desirability* end andre metoder (Møller 2019).



## 6 Konklusion

Projektet har vist, at selvrapportering af trafikulykker blandt akutmodtagelsernes patienter generelt giver gode og valide oplysninger om ulykken, herunder hvor ulykken er sket og uheldssituationen; informationer, som er væsentlige for vejbestyrelsernes stedbestede trafiksikkerhedsarbejde, og som i dag mangler i akutmodtagelsernes registreringer. Undersøgelses-setup'et bidrager med en stor mængde af selvrapporterede uheldsfaktorer – informationer der i dag hverken findes i politiets eller akutmodtagelsernes uheldsdata.

Projektet har også omfattet selvrapportering af falduheld med fodgængere på offentlig vej – en uheldstype, der i dag ikke defineres som en trafikulykke. Og også her er resultaterne positive og viser, hvorledes også disse selvrapporterede ulykker kan bidrage med værdifuld viden til det ulykkesforebyggende arbejde.

38% af patienterne, der er blevet spurgt om deltagelse, har udfyldt selvrapporteringsskemaet. Det er langt højere end responsrater, som opnås ved traditionel udsending af spørgeskemaer til et udsnit af befolkningen, (Møller 2019). Dette antages til dels at skyldes, at anmodningen om at deltage i undersøgelsen kommer lige efter, at respondenterne selv har oplevet et trafikuheld, og undersøgelsens relevans er derfor høj for de adspurgte. Desuden personliggøres anmodningen om deltagelse af, at det er personalet på skadestuen, der spørger patienten. Selvrapporteringssystemet har således vist sig effektivt i forhold til antallet af deltagere; det er en meget lav andel af de adspurgte patienter, som ikke ønsker at deltage (15%), ligesom det er meget få deltagere (6%), der ikke giver samtykke til, at deres informationer må kobles med andre registre.

Politiet skal rapportere alle personskadeulykker, som de får kendskab til, men projektet viser, at dette ikke sker. Kun i 38% af de tilfælde, hvor patienten selv rapporterer at have været i kontakt med politiet, kan ulykken genfindes i politiets ulykkesregistrering.

Forsøget viser, at med det setup, der blev anvendt i projektet, lykkedes det kun at få spurgt 30% af patienterne, der møder akutmodtagelsen grundet et trafikuheld, om samtykke til deltagelse i undersøgelsen. For at selvrapportering kan blive effektivt på akutmodtagelsen, er det således nødvendigt at sikre sig, at det administrative personale altid spørger patienten om deltagelse. Et solidt setup, der minimerer arbejdsgangene for det registrerende personale synes væsentligt for dette, og vi konkluderer, at den manglende ændring af PAS-systemet til samtykkeregistrering og den alternative anvendelse af C-View-tavlerne er en væsentlig årsag til de manglende registreringer. Erfaringerne fra dette projekt viser også, at det kræver en stor opbakning fra både personale og ledelse førend en ny registreringspraksis er velimplementeret og sandsynligvis også at der tilføres nye ressourcer.

Imidlertid er de nødvendige ressourcer relativt små i forhold til andre udvidede skadestuerregistreringer, hvor alle informationer skal indhentes af personalet på akutmodtagelsen. I setup'et afprøvet i dette projekt er der kun tale om et enkelt spørgsmål og svar, der skal registreres af personalet. Det synes oplagt nationalt at gøre et sådant spørgsmål om samtykke til selvrapportering obligatorisk for alle typer af ulykker – også ulykker som ikke nødvendigvis er trafikulykker. Dette ville væsentligt forøge mulighederne for at undersøge en lang række af forskellige ulykker og deres årsager, både inden for trafiksikkerhedsområdet og indenfor andre felter af ulykkesforskning. Alternativt ville en ændring af reglerne for forudgående patientsamtykke til kontakt vedrørende deres uheld være oplagt. Således kunne man, såfremt det ikke var nødvendigt at indhente patienternes samtykke inden

udsendelse af selvrapporteringsskemaet i Digital Post, meget kost-effektivt indhente selvrapporteringer af trafikuheldene i Danmark.

I forhold til projektets succeskriterier har projektet vist, at selvrapportering kan være et nyttigt og kosteffektivt supplement til traditionelle registreringsmetoder. Desuden at selvrapportering kan bidrage med værdifuld viden om nye faktorer ved ulykkens opståen, men også at et effektivt selvrapporteringssystem kræver mere grundlæggende ændringer i hospitalernes patient administrative system, end der var mulighed for i dette projekt. Projektet er da heller ikke overgået til ordinær drift i Region Nordjylland efter projektafslutning.

# Referencer

- Bolet, Lars 2013. Trafikforskningsgruppens høringssvar over udkast til Færdselssikkerhedskommissionens nye handlingsplan.
- Celis, P. og Bunton, T., 2009. Udpeger vi de rigtige sorte pletter? *Trafik og Veje*, **10**, pp. 42.
- Cohen, J. (1960). A coefficient of agreement for nominal scales. *Educational and Psychological Measurement*, 20(1), 37–46. <https://doi.org/10.1177/001316446002000104>
- Danmarks Statistik 2019. Tabel MØRKE. Tilgængelig: <http://www.statistikbanken.dk/MOERKE> [1. Oktober, 2019].
- Danmarks Statistik 2009. Færdselsuheld - dokumentation. Tilgængelig: <http://www.dst.dk/da/Statistik/emner/trafikulykker/faerdselsuheld?tab=dok> [28.maj, 2015].
- Færdselssikkerhedskommissionen, 2013. *Hver ulykke er en for meget - et fælles ansvar. Færdselssikkerhedskommissionens nationale handlingsplan 2013-2020*. Færdselssikkerhedskommissionen.
- Janstrup, K., Hels, T., Kaplan, S., Sommer, H. og Lauritsen, J., 2014. Understanding traffic crash under-reporting: linking police and medical records to individual and crash characteristics. *Transport Research Arena 2014, Paris*. [http://orbit.dtu.dk/files/112762602/TRA\\_2014\\_Janstrup\\_Hels\\_Kaplan\\_Sommer\\_Lauritsen.pdf](http://orbit.dtu.dk/files/112762602/TRA_2014_Janstrup_Hels_Kaplan_Sommer_Lauritsen.pdf)
- Juul, Bech, Dahm og Rytter (2017). *Epidemiologi og evidens*. 3. udgave. Munksgaard, København 2017.
- Kamaluddin, N. A., Andersen, C. S., Larsen, M. K., Meltofte, K. R. , & Várhelyi, A. (2018). Self-reporting traffic crashes – a systematic literature review. *European Transport Research Review*. 10:26. <https://doi.org/10.1186/s12544-018-0301-0>
- Koo, T. K., & Li, M. Y. (2016). A guideline of selecting and reporting intraclass correlation coefficients for reliability research. *Journal of Chiropractic Medicine*, 15(2), 155–163. <https://doi.org/10.1016/j.jcm.2016.02.012>
- Landis, J., & Koch, G. (1977). The measurement of observer agreement for categorical data. *Biometrics*, 33(1), 159–174. <https://doi.org/10.2307/2529310>
- Larsen, M.K., Jensen A.K.S., & Andersen, C.S. (2017). *Potentiale for flere uheldsdata på baggrund af fejlklassificeringer af ekstrauheld*. Proceedings from the annual transport conference at Aalborg University. Aalborg, Denmark. [http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers17/474\\_AnneKriegbaum.pdf](http://www.trafikdage.dk/td/papers/papers17/474_AnneKriegbaum.pdf)
- Madsen, J.C.O., 2005. Skadesbaseret sortpletudpegning: fra crash prevention til loss reduction i de danske vejbestyrelser sortpletarbejde, AAU.
- Meltofte, K., Madsen, T.K.O., Olesen, A.V. og Lahrmann, H., 2015. A case study on concordance between self-reported accidents and records by hospital and police. Proceedings from the Annual Transport Conference at Aalborg University 2015.
- Møller, K., 2019. Self-reports of traffic accidents. A critical evaluation of information validity, survey design and limitations of use. Doctoral thesis. Aalborg University. [https://vbn.aau.dk/ws/portalfiles/portal/320292007/PHD\\_Katrine\\_Meltofte\\_Moeller\\_E\\_pdf.pdf](https://vbn.aau.dk/ws/portalfiles/portal/320292007/PHD_Katrine_Meltofte_Moeller_E_pdf.pdf)
- Møller, M., Clemmensen, M. B., & Janstrup, K. H. (2017). Bedre trafikuheldsdata: Danske erfaringer med brug af forskellige typer trafikuheldsdata. DTU Management. Lyngby, Denmark.
- NIRAS, 2020. Kortinfo. Website: <http://www.kortinfo.niras.dk/produkter/trafficaccidentregistration.aspx>



- Paulhus, D. (1984). Two-component models of socially desirable responding. *Journal of Personality and Social Psychology*, Vol 46, No 3, 598–609. Doi: 10.1037/0022-3514.46.3.598
- Sundhedsdatastyrelsen (2019). Fællesindhold for Basisregistrering af Sygehuspatienter. Vejledningsdel. 28. udgave af rapport nr. 6. Sundhedsdatastyrelsen, Copenhagen, Denmark. Available: <https://sundhedsdatastyrelsen.dk/da/rammer-og-retningslinjer/om-patientregistrering/patientregistrering-feallesindhold>
- Ulykkes Analyse Gruppen, 2014. Ulykkes Analyse Gruppen. Available: <http://www.ouh.dk/wm140123> [28. maj, 2015].
- Vejdirektoratet (2017). Indberetning af færdselsuheld - Rapport 580. Vejdirektoratet, København, Denmark. Available: [http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden\\_og\\_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/957/Indberetning%20af%20færdselsuheld\\_web.pdf](http://www.vejdirektoratet.dk/DA/viden_og_data/publikationer/Lists/Publikationer/Attachments/957/Indberetning%20af%20færdselsuheld_web.pdf)
- Vejdirektoratet (2018). Trafikulykker for året 2017. Vejdirektoratet, København, Danmark. Tilgængelig: [https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/trafikulykker\\_for\\_ret\\_2017.pdf](https://www.vejdirektoratet.dk/api/drupal/sites/default/files/publications/trafikulykker_for_ret_2017.pdf)
- Versteegh, S., 2004. The Accuracy Of Driver Accounts Of Vehicle Accidents, 2004 Road Safety Research, Policing and Education Conference. Session: Crash and Injury Analysis. 2004.

# Bilag

Bilag A .....	43
Bilag B .....	47
Bilag C .....	51
Bilag D .....	51
Bilag E.....	55
Bilag F.....	81



# Bilag A

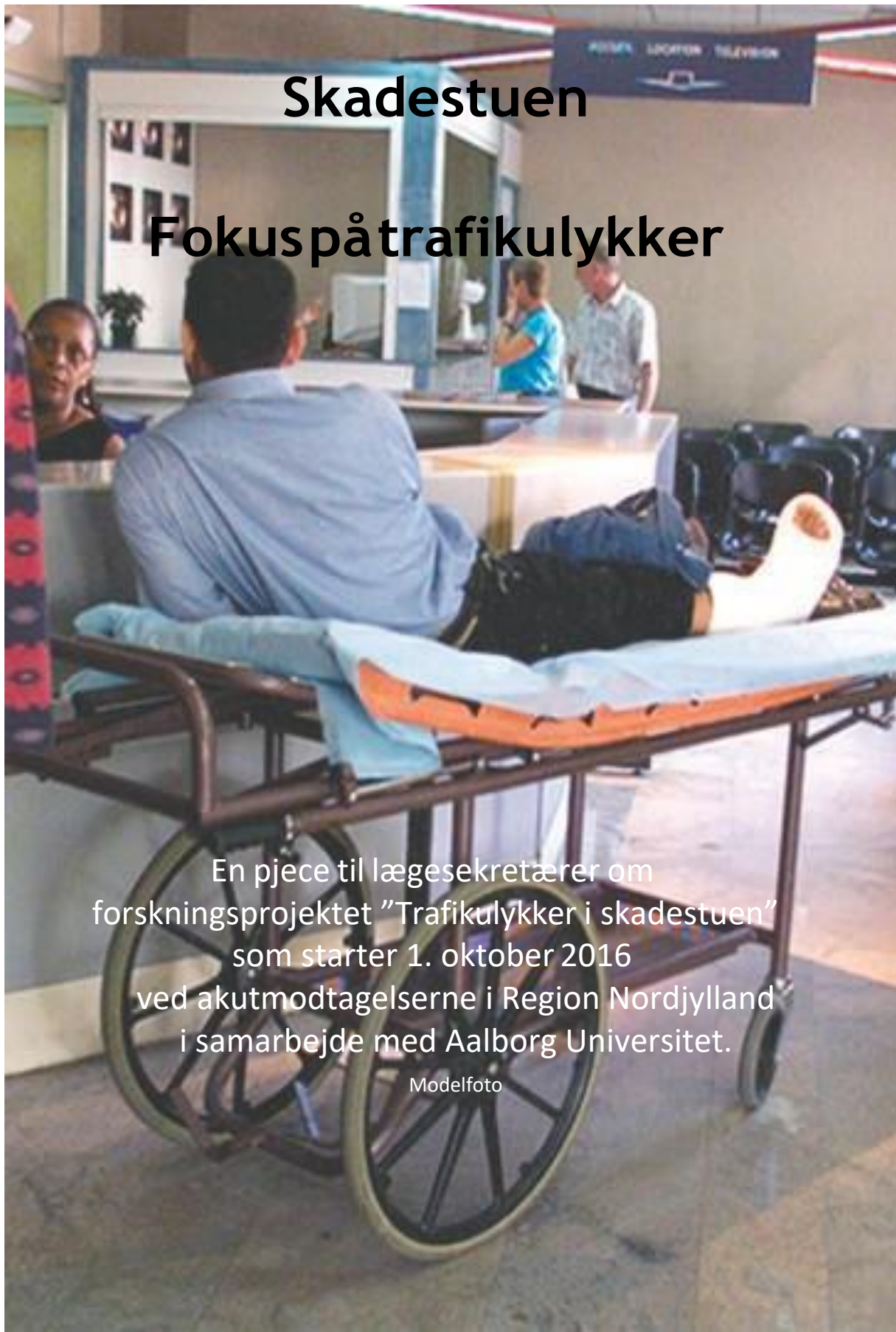
## Infofolder til personalet i akutmodtagelsen

### Skadestuen

### Fokus på trafikulykker

En pjece til lægesekretærer om  
forskningsprojektet "Trafikulykker i skadestuen"  
som starter 1. oktober 2016  
ved akutmodtagelserne i Region Nordjylland  
i samarbejde med Aalborg Universitet.

Modelfoto



## **Hvorfor?**

Hvert år kvæstes 6.000 nordjyder i trafikken og målet med dette forskningsprojekt er at få større viden om hver enkelt af disse ulykker uanset alvorlighed af uheldet.

Vi tror, at de bedste til at beskrive ulykkerne er dem, der var involveret i dem – altså de patienter i skadestuen, som du har kontakt til i forbindelse med registrering af en trafikulykke.

## **Hvad forventes af dig som lægesekretær/sygeplejerske?**

- At du henvender dig eller spørger ind til alle patienter, der registreres som skadet i en trafikulykke, med kode EUG0
- At du spørger, om patienten vil deltage i en spørgeskema- undersøgelse
- At du registrerer, om en patient siger ja eller nej til del- tagelse: Grøn ja/nej skal aktiveres på C-VIEW tavlen.

## **Hvad sker der, når patienten har givet sit ja?**

Et ja til deltagelse får Region Nordjylland til at sende et brev til patientens e-boks. Brevet indeholder et elektro- nisk link til et spørgeskema fra Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet. Efter udfyldelse af spørgeske- maet sker der ikke mere. Fortryder patienten efter mod- tagelse af spørgeskemaet, kan patienten blot undlade at udfylde det - efter én rykker sker der ikke mere.

## **Hvad vil der ske, hvis patienten siger nej?**

Ingenting

## **Hvorfor deltager min skadestue og Region Nordjylland?**

Fordi alt for mange trafikskader overses i offentligheden og vel at mærke skader, der behandles i Regionens sund- hedsvæsen.

## **Hvad vil Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet have ud af projek- tet?**

Detaljeret viden om trafikulykkerne, herunder viden om, hvor ulykken er sket, er vigtig for at kunne forebygge fremtidige ulykker. Med dette projekt vil vi vise, hvordan denne viden kan anvendes. Bliver projektet en succes håber vi, at systemet kan udbredes til hele landet til gavn for trafiksikker-

heden.

### **Hvorfor støtter TrygFonden projektet?**

Fordi projektet kan medvirke til at øge sikkerhed i trafikken for de bløde trafikanter med et mere komplet billede af trafikofre.

### **Hvad skal jeg svare, når patienten spørger til fortrolig behandling af afgivne oplysninger?**

Afgivelse af samtykke til deltagelse og udfyldelse af spør- geskema er fortrolige og vil blive anonymiseret.

Datatilsynet har godkendt vores spørgeskemaprocedure og opbevaringen af data, jf. journal nummer 2015-57-0001.

### **Hvor kan patienten få mere information?**

- Patientfolder
- Email: trafik@aau.dk
- Telefon: 2061 6281

### **Hvor kan jeg selv få mere information?**

- Hos ledende sekretær Jannie Kristensen, Aalborg
- Hos ledende sekretær Anette Nikkelsen, Hjørring
- Hos afsnitsledende sygeplejerske Helle Isaksen eller ledende sekretær Lisbeth A. Thomsen, Thisted
- Hos projektleder Harry Lahrmann, Trafikforsknings- gruppen ved Aalborg Universitet på telefon 9940 8381
- Email: trafik@aau.dk

Projektets succes er helt afhængig af din indsats – tøv ikke med at spørge eller komme med forslag og kommentarer.



|  
**TrygFonden**



# Bilag B

## Infofolder til patienter i akutmodtagelsen



**TrygFonden**



Vil du hjælpe med at forbedre trafik-sikkerheden? Hvert år kvæstes omkring 6.000 nordjyder i trafikken. Kun cirka 20 % registreres af politiet og danner grundlag for statens og kommunens trafik-sikkerhedsarbejde. Vi mangler altså 80 % af alle trafikulykker i ulykkesstatistikken. Det betyder, at der måske prioriteres forkert. Måske skulle man hæve standarden for snerydning og glatførebekæmpelse på cykelstierne for at forebygge ulykker med cyklister og bygge færre rundkørsler, som forhindrer ulykker mellem biler? Vi ved det ikke, fordi vi mangler detaljerede oplysninger om 4 ud af 5 ulykker.



Region Nordjylland, TrygFonden og Aalborg Universitet vil undersøge, om det er muligt at få flere oplysninger om disse ulykker ved at bede dig, der er kommet til skade i trafikken, om selv at fortælle om din ulykke.

Du bliver derfor spurgt, om du vil deltage i en spørgeskemaundersøgelse, når du



registreres i skadestuen efter en trafikulykke. Herefter vil Region Nordjylland sende et brev til din e-boks, som guider dig videre til et spørgeskema fra Aalborg Universitet. Alle besvarelser vil blive anonymiserede. Vi hverken kan eller vil videregive dine oplysninger til politi, forsikringsselskaber eller andre.

Ved at udfylde spørgeskemaet gør du din trafikulykke mere synlig i ulykkestatistikken, og myndighederne kan derefter bruge oplysningerne fra din ulykke til at forebygge fremtidige ulykker.

Alle kan deltage. Børn med hjælp fra forældre. Alle ulykker er relevante.





Hvis du har spørgsmål så kontakt

Adjunkt Anne Vingaard Olesen

Trafikforskningsgruppen  
Aalborg Universitet  
Email: trafik@aaau.dk  
Telefon: 2061 6281



# Bilag C

## Invitation, eksempel fra Aalborg



**AALBORG UNIVERSITETSHOSPITAL**  
– i gode hænder

Aalborg Universitetshospital, Hobrovej 18-22, 9000 Aalborg

«navn»

«adresse»

«postby»

Akut- og Traumecenter  
Hobrovej 18-22  
9000 Aalborg

Aalborg Universitet  
Adjunkt Anne Vingaard Olesen  
Direkte 99 40 27 51  
trafik@aaau.dk

### Spørgeskema om din trafikulykke

Kære «navn»

Du har i forbindelse med behandling på skadestuen efter en trafikulykke sagt ja tak til at fortælle mere om ulykken til brug i et forskningsprojekt på Aalborg Universitet

Hvert år kvæstes næsten 6.000 nordjyder i trafikken og målet med dette forskningsprojekt er at få større viden om hver enkelt af disse ulykker. Denne viden vil vi bruge til at finde foranstaltninger, der kan mindske risikoen for, at lignende ulykker sker i fremtiden. Vi tror, de bedste til at beskrive ulykken er dem, der var involveret i den, og derfor håber vi meget, at du vil deltage i projektet.

For at deltage i undersøgelsen skal du blot klikke på dette link:

[«link\\_spm»](#)

Virker det ikke, så prøv at kopiere linket over i din browser, eller kontakt os pr. mail eller telefon.  
Alle oplysninger behandles fortroligt.

Vil du hellere fortælle om din ulykke i telefonen, er du velkommen til at ringe til **mobil 2061 6281**. Du kan også sende en mail til [trafik@aaau.dk](mailto:trafik@aaau.dk) med dit telefonnummer, så ringer vi tilbage.

Hver måned trækker vi lod om tre gavekort á 300 kr. blandt alle, der udfylder spørgeskemaet.

Vi håber, at du vil deltage!

På vegne af Region Nordjylland og  
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet

Med venlig hilsen

Underskrift

Jørn Munkhof Møller  
Ledende overlæge

Harry Lahrmann  
Lektor



# Bilag D

## Rykker, eksempel fra Aalborg



Aalborg Universitetshospital, Hobrovej 18-22, 9000 Ålborg

«navn»

«adresse»

«postby»

Akut- og Traumecenter  
Hobrovej 18-22  
9000 Ålborg

Adjunkt, Aalborg Universitet  
Anne Vingaard Olesen  
Direkte 20 61 62 81  
trafik@aaau.dk

### En påmindelse - spørgeskema om din trafikulykke

Kære «navn»

Du har i forbindelse med behandling på skadestuen efter en trafikulykke sagt ja tak til at fortælle mere om ulykken til brug i et forskningsprojekt på Aalborg Universitet

Hvert år kvæstes næsten 8.000 nordjyder i trafikken og målet med dette forskningsprojekt er at få større viden om hver enkelt af disse ulykker. Denne viden vil vi bruge til at finde foranstaltninger, der kan mindske risikoen for, at lignende ulykker sker i fremtiden. Vi tror, de bedste til at beskrive ulykken er dem, der var involveret i den, og derfor håber vi meget, at du vil deltage i projektet.

For at deltage i undersøgelsen skal du blot klikke på dette link:

[«link\\_spm»](#)

Virker det ikke så prøv at kopiere linket over i din browser eller kontakt os pr. mail eller telefon. Alle oplysninger behandles fortroligt.

Vil du hellere fortælle om din ulykke i telefonen, er du velkommen til at ringe til **mobil 2061 6281**. Du kan også sende en mail til [trafik@aaau.dk](mailto:trafik@aaau.dk) med dit telefonnummer, så ringer vi tilbage.

Hver måned trækker vi lod om tre gavekort á 300 kr. blandt alle, der udfylder spørgeskemaet.

Vi håber, at du vil deltage!

På vegne af Region Nordjylland og  
Trafikforskningsgruppen ved Aalborg Universitet

Med venlig hilsen

Underskrift

Jørn Munkhof Møller  
Ledende overlæge

Harry Lahmann  
Lektor



# Bilag E

## Spørgeskema

*Nedenstående viser den komplette liste over mulige spørgsmål. Mange af spørgsmålenes svarmuligheder afhænger af respondentens foregående svar – der er dermed ikke tale om at den samme respondent er blevet stillet samtlige spørgsmål. Her er spørgsmålene blevet grupperet (se inddeling efter overskrifter med fed og farvede grupper af spørgsmål), så det er muligt at danne sig et lettere overblik over spørgeskemaet.*

**\*\*Hvornår skete dit uheld?\*\*** (dag, måned, år) (time : minut) (id14756)

DateField

**\*\*Hvor skete uheldet?\*\*** (id14757)

MultipleChoiceField, options:

Vej (inkl. uheld som er sket i rabatten)

Fortov

Cykelsti langs vej (der kan være en rabat imellem)

Separat gang-/cykelsti (ikke langs vej)

Krydsningsmulighed for fodgængere (fx fodgængerfelt eller midterhelle)

Busstoppested

Plads, torv eller parkeringsplads

Skovsti, markvej eller på stranden

Husker ikke/ingen af ovenstående

**\*\*Hvordan var vejens forløb, dér hvor dit uheld fandt sted?\*\*** (id14758)

MultipleChoiceField, options:

Lige vej

Kurve

Indkørsel (til privat grund, til parkeringsplads, en markvej mv.)

T-kryds

Kryds med fire eller flere veje

Rundkørsel

På en bro

Husker ikke/ingen af ovenstående

**\*\*Var krydset lysreguleret?\*\*** (id14759)

MultipleChoiceField, options:

Ja

Nej

Husker ikke

**\*\*Markér på kortet hvor uheldet skete. Justér placeringen så præcist som muligt.\*\*** <br /> Klik for at tilføje sted, klik igen for at fjerne, klik og hold for at flytte markeringen. <br /> Du kan zoome ind/ud ved at klikke på +/- (id14760)

MapField

MultipleChoiceField, options:

Jeg kan ikke placere uheldet på kortet

**\*\*Beskriv hvor uheldet skete så nøjagtigt som muligt.\*\*** (id14761)



## FreeTextField

**\*\*Hvilket transportmiddel brugte du, da uheldet skete?\*\*** (id14762)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg var til fods
- Cykel
- Knallert
- Motorcykel
- Personbil
- Varebil
- Lastbil
- Bus
- Rulleskøjter, skateboard, segway mv.
- Andet

**\*\*Havde du hjelm på?\*\*** (id14763)

MultipleChoiceField, options:

- Ja
- Nej
- Husker ikke

**\*\*Havde du beskyttelsesudstyr på?\*\*** (id14764)

MultipleChoiceField, options:

- Ja
- Nej
- Husker ikke

**\*\*Hvilken type cykel kørte du på?\*\*** (id14765)

MultipleChoiceField, options:

- Almindelig cykel
- El-cykel
- Ved ikke

**\*\*Hvilken type knallert kørte du på?\*\*** (id14766)

MultipleChoiceField, options:

- Lille knallert (30 km/t)
- Stor knallert (45 km/t)
- Ved ikke

**\*\*Var du fører eller passager?\*\*** (id14767)

MultipleChoiceField, options:

- Fører
- Passager

**\*\*Hvor gammel var du, da du fik kørekort til den køretøjstype, som du kørte i ved uheldet?\*\***  
(id14768)

NumberField Range: 0-120

MultipleChoiceField, options:

- Husker ikke
- Jeg har ikke kørekort til dette køretøj

**\*\*Havde du sele på?\*\*** (id14769)

MultipleChoiceField, options:

Ja  
Nej  
Husker ikke

**\*\*Hvordan var lysforholdene, da uheldet skete?\*\*** (id14770)

MultipleChoiceField, options:

Dagslys  
Tusmørke  
Mørke  
Husker ikke

**\*\*Var gadelyset tændt, da uheldet skete?\*\*** (id14771)

MultipleChoiceField, options:

Ja  
Ja, men det virkede ikke lige dér, hvor uheldet skete  
Nej (gadelyset var enten slukket eller fandtes ikke)  
Husker ikke

**\*\*Hvordan var vejret, da uheldet skete?\*\***[Flere svar muligt] (id14772)

MultipleChoiceField, options:

Klart vejr  
Overskyet  
Kraftigt sollys  
Regn, sne, slud eller hagl  
Tåget  
Stærk vind  
Husker ikke

**\*\*Hvordan var underlaget dér hvor uheldet skete?\*\*** (id14773)

MultipleChoiceField, options:

Tørt  
Vådt  
Glat på grund af sne/is  
Glat på grund af aquaplaning, (våde) blade, jord, olie mv.  
Der lå grus på underlaget  
Husker ikke/ingen af ovenstående

**\*\*Hvad var formålet med din tur - hvad var du på vej til?\*\*** (id14774)

MultipleChoiceField, options:

Til/fra skole eller arbejde  
Hente/bringe ting eller personer  
Indkøb  
Service (fx til lægen, i banken)  
Erhvervstur (fx udbringning af varer, kundebesøg)  
Besøg hos familie/venner  
Til/fra fritidsaktiviteter  
Træning/motion  
Til/fra forlystelse (fx biograf, restaurant, stadion)  
Til/fra fest/bytur  
Uden formål/for oplevelsens skyld

Andet  
Ved ikke

**\*\*Var andre trafikanter end dig selv involveret i uheldet?\*\*** (id14775)

MultipleChoiceField, options:

Nej, jeg var den eneste trafikant

Nej, jeg var den eneste trafikant, men jeg ramte eller forsøgte at undvige et dyr eller et objekt på vejen (hvis du forsøgte at undvige en anden trafikant, skal du vælge svarmuligheden 'ja, en eller flere trafikanter var involveret i uheldet')

Ja, en eller flere trafikanter var involveret i uheldet (vælg også denne valgmulighed hvis du er kollideret med et parkeret køretøj)

**Uheldsillustration for eneuheld– blot et af disse blå spørgsmål er blevet stillet til respondenter afhængig af hans foregående svar på vejens geometri på uheldsstedet, eget transportmiddel og ingen modpart. Numrene i hårde parenteser [xx] angiver den uheldssituation som respondenter er blevet vist en illustration af.**

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvordan dit uheld skete.\*\*** (id14778)

MultipleChoiceField, options:

Jeg ville køre ligeud, men havde et uheld i **\*\*højre side\*\*** af vejen [011]

Jeg ville køre ligeud, men havde et uheld i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [012]

Jeg havde et uheld på vejen (fx hvor jeg faldt af min cykel/knallert/motorcykel) [040]

Jeg lavede en U-vending [050]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvordan dit uheld skete.\*\*** (id14779)

MultipleChoiceField, options:

Jeg havde et uheld i **\*\*venstre side\*\*** af vejen i en **\*\*højre kurve\*\*** [021]

Jeg havde et uheld i **\*\*højre side\*\*** af vejen i en **\*\*venstre kurve\*\*** [022]

Jeg havde et uheld i **\*\*højre side\*\*** af vejen i en **\*\*højre kurve\*\*** [023]

Jeg havde et uheld i **\*\*venstre side\*\*** af vejen i en **\*\*venstre kurve\*\*** [024]

Jeg havde et uheld på vejen (fx hvor jeg faldt af min cykel/knallert/motorcykel) [040]

Jeg lavede en U-vending [050]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvordan dit uheld skete.\*\*** (id14780)

MultipleChoiceField, options:

Jeg ville køre ligeud igennem krydset, men havde et uheld i **\*\*højre side\*\*** af vejen [011]

Jeg ville køre ligeud igennem krydset, men havde et uheld i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [012]

Jeg kørte ligeud i krydset (fx fordi jeg ikke opdagede krydset) [031]

Jeg havde et uheld, da jeg drejede til **\*\*venstre\*\*** [032l]

Jeg havde et uheld, da jeg drejede til **\*\*højre\*\*** [032r]

Jeg havde et uheld på vejen (fx hvor jeg faldt af min cykel/knallert/motorcykel) [040]

Jeg lavede en U-vending [050]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvordan dit uheld skete.\*\*** (id14781)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg ville køre ligeud igennem krydset, men havde et uheld i **\*\*højre side\*\*** af vejen [011]
- Jeg ville køre ligeud igennem krydset, men havde et uheld i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [012]
- Jeg havde et uheld, da jeg drejede til **\*\*venstre\*\*** [032l]
- Jeg havde et uheld, da jeg drejede til **\*\*højre\*\*** [032r]
- Jeg havde et uheld på vejen (fx hvor jeg faldt af min cykel/knallert/motorcykel) [040]
- Jeg lavede en U-vending [050]
- Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvordan dit uheld skete.\*\*** (id14782)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg kørte ud i **\*\*yderrabatten\*\*** af rundkørslen, mens jeg kørte rundt i rundkørslen [022]
- Jeg kørte ind i **\*\*midterøen\*\***, mens jeg kørte rundt i rundkørslen [024]
- Jeg kørte ligeud i rundkørslen (fx fordi jeg ikke opdagede rundkørslen) [031]
- Jeg havde et uheld, da jeg ville køre **\*\*ind\*\*** i rundkørslen [032i]
- Jeg havde et uheld, da jeg ville køre **\*\*ud\*\*** af rundkørslen [032u]
- Jeg havde et uheld på vejen (fx hvor jeg faldt af min cykel/knallert/motorcykel) [040]
- Andet [999]

**\*\*Hvordan skete dit uheld?\*\*** (id14783)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg faldt/stødte foden/vred om som følge af en ujævnhed i underlaget
- Jeg faldt/stødte foden/vred om på grund af en kantsten
- Jeg faldt fordi underlaget var glat på grund af sne/is
- Jeg faldt fordi underlaget var glat på grund af våde blade, mudder mv.
- Jeg faldt ikke, men havde en anden type uheld (fx gik eller kørte ind i noget, noget faldt ned fra oven)
- Andet

**\*\*Hvad skete der i uheldet?\*\*** (id14784)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg undveg eller ramte et dyr
- Jeg undveg eller ramte et objekt på vejen (fx tabte genstande, glas, jord, en container)
- Jeg undveg eller ramte objekter, skilte eller materiale fra vejarbejde på vejen (fx plader til at dække huller i vejen)
- Jeg undveg eller ramte vejudstyr udenfor vejen (fx skilte, træer, lygtepæle)
- Jeg havde et uheld på grund af jernbaneskiner på vejen
- Andet

**\*\*Hvilket transportmiddel benyttede den anden trafikant?\*\*** <br /> Hvis der var mere end én anden trafikant (udover dig selv), skal du vælge den trafikant, som var den primære årsag til, at uheldet opstod (dvs. den trafikant du kolliderede med, forsøgte at undvige eller ville overhale) (id14785)

MultipleChoiceField, options:

- Til fods

Cykel  
Knallert  
Motorcykel  
Personbil  
Varebil  
Lastbil  
Bus  
Rulleskøjter, skateboard, segway mv.  
Andet

Mere end én anden trafikant var involveret udover mig sig, og jeg kan ikke afgøre, hvem der var den primære årsag til, at uheldet opstod

**\*\*Skete dit uheld i forbindelse med parkering?\*\*** (id14888)

MultipleChoiceField, options:

Ja  
Nej  
Ved ikke

**Uheldsbeskrivelse – blot et af disse lilla spørgsmål er blevet stillet til respondenter afhængig af hans foregående svar på vejens geometri på uheldsstedet, eget transportmiddel samt modpart.**

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14786)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*samme retning\*\*** som mig  
Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*modsat retning\*\*** af mig  
En af os foretog en **\*\*U-vending\*\***  
En af os **\*\*bakkede\*\***, da uheldet skete  
Jeg ramte et **\*\*parkeret\*\*** køretøj  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14793)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*samme retning\*\*** som mig  
Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*modsat retning\*\*** af mig  
En af os foretog en **\*\*U-vending\*\***  
En af os **\*\*bakkede\*\***, da uheldet skete  
Jeg ramte et **\*\*parkeret\*\*** køretøj  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14800)

MultipleChoiceField, options:

Vi ville begge køre ligeud i krydset (inkl. U-vending)  
En af os eller begge ville dreje i krydset  
Jeg ramte et parkeret køretøj  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14801)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*samme retning\*\*** som mig  
Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*modsat retning\*\*** af mig  
En af os foretog en **\*\*U-vending\*\***

En af os **\*\*bakkede\*\***, da uheldet skete  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14802)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*samme retning\*\*** som mig før krydset  
Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*modsat retning\*\*** af mig før krydset  
Den anden trafikant kom fra en **\*\*sidevej\*\***  
En af os **\*\*bakkede\*\***, da uheldet skete  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14813)

MultipleChoiceField, options:

Vi ville begge køre ligeud i krydset (inkl. U-vending)  
En af os eller begge ville dreje i krydset  
Jeg ramte et parkeret køretøj  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14814)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*samme retning\*\*** som mig  
Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*modsat retning\*\*** af mig  
Den anden trafikant kom fra en **\*\*sidevej\*\***  
En af os foretog en **\*\*U-vending\*\***  
En af os **\*\*bakkede\*\***, da uheldet skete  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14815)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*samme retning\*\*** som mig før krydset  
Den anden trafikant bevægede sig i **\*\*modsat retning\*\*** af mig før krydset  
Den anden trafikant kom fra en **\*\*sidevej\*\***  
En af os **\*\*bakkede\*\***, da uheldet skete  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14826)

MultipleChoiceField, options:

Vi kørte begge inde i rundkørslen  
En af os kørte ud af rundkørslen  
En af os kørte ind i rundkørslen  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan den anden trafikant bevægede sig lige før uheldet.\*\*** (id14830)

MultipleChoiceField, options:

Fodgængerens krydsede vejen  
Fodgængerens stod stille på vejen eller gik langs vejen  
Andet

**\*\*Beskriv hvordan den anden trafikant bevægede sig lige før uheldet.\*\*** (id14833)

MultipleChoiceField, options:

Fodgængerens krydsede vejen  
Fodgængerens stod stille på vejen eller gik langs vejen

Andet

**\*\*Beskriv hvordan den anden trafikant bevægede sig lige før uheldet.\*\*** (id14836)

MultipleChoiceField, options:

Fodgængeren krydsede vejen

Fodgængeren stod stille på vejen eller gik langs vejen

Andet

**\*\*Beskriv hvordan du bevægede dig lige før uheldet.\*\*** (id14837)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kørte ligeud i krydset

Jeg drejede i krydset

Andet

**\*\*Beskriv hvordan du bevægede dig lige før uheldet.\*\*** (id14841)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kørte ligeud i krydset

Jeg drejede i krydset

Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14844)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kørte ind i eller ud af rundkørslen

Vi var begge to inde i rundkørslen

Andet

**\*\*Beskriv hvordan du bevægede dig lige før uheldet.\*\*** (id14847)

MultipleChoiceField, options:

Jeg krydsede vejen

Jeg stod stille på vejen eller gik langs vejen

Andet

**\*\*Beskriv hvordan du bevægede dig lige før uheldet.\*\*** (id14850)

MultipleChoiceField, options:

Jeg krydsede vejen

Jeg stod stille på vejen eller gik langs vejen

Andet

**\*\*Beskriv hvordan du bevægede dig lige før uheldet.\*\*** (id14853)

MultipleChoiceField, options:

Jeg krydsede vejen

Jeg stod stille på vejen eller gik langs vejen

Andet

**\*\*Beskriv hvordan den anden trafikant bevægede sig lige før uheldet.\*\*** (id14854)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant kørte ligeud i krydset

Den anden trafikant drejede i krydset

Andet

**\*\*Beskriv hvordan den anden trafikant bevægede sig lige før uheldet.\*\*** (id14858)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant kørte ligeud i krydset

Den anden trafikant drejede i krydset

Andet

**\*\*Beskriv hvordan du og den anden trafikant bevægede jer lige før uheldet.\*\*** (id14861)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant kørte ind i eller ud af rundkørslen

Vi var begge to inde i rundkørslen

Andet

**\*\*Hvad skete der i uheldet?\*** (id14867)

MultipleChoiceField, options:

Jeg stødte sammen med den anden fodgænger

Jeg faldt, da jeg forsøgte at undvige den anden fodgænger

Andet

***Uheldsillustration – blot et af disse grønne spørgsmål er blevet stillet til respondenterne afhængig af hans foregående svar på vejens geometri på uheldsstedet, eget transportmiddel, modpart og valg af beskrivelse af uheldet. Numrene i hårde parenteser [xx] angiver den uheldssituation som respondenterne er blevet vist en illustration af.***

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14787)

MultipleChoiceField, options:

Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*venstre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*venstre om\*\*** [111]

Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*højre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*højre om\*\*** [112]

Jeg kørte ind i den anden trafikant bagfra, eller han/hun kørte ind i mig bagfra [140]

En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til venstre\*\*** [151]

En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til højre\*\*** [152]

Vi kom for tæt på hinanden, da vi kørte side om side [160]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14788)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant, da en af os var ved at **\*\*overhale en tredje trafikant, som var i bevægelse eller holdt stille\*\*** [211]

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant i den **\*\*ene side af vejen\*\*** [241]

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant **\*\*på midten af vejen\*\*** [242]

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant, da en af os **\*\*overhalede et parkeret køretøj\*\*** [242p]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14789)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*samme retning\*\*** som mig, da en af os lavede en U-vending [170]



Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*modsatte retning\*\*** af mig, da en af os lavede en U-vending [250]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14790)

MultipleChoiceField, options:

En af os bakkede, da vi kolliderede [270]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14791)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen [710]  
Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [720]  
Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj [740]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14792)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen [710]  
Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [720]  
Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj [740]  
Jeg kørte ind i et parkeret køretøj, da jeg lavede en **\*\*parallelparkering\*\*** [752]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14794)

MultipleChoiceField, options:

Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*venstre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*venstre om\*\*** [111]  
Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*højre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*højre om\*\*** [112]  
Jeg kørte ind i den anden trafikant bagfra, eller han/hun kørte ind i mig bagfra [140]  
En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til venstre\*\*** [151]  
En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til højre\*\*** [152]  
Vi kom for tæt på hinanden, da vi kørte side om side [160]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14795)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant, da en af os var ved at **\*\*overhale en tredje trafikant, som var i bevægelse eller holdt stille\*\*** [211]  
Jeg kolliderede med en modkørende trafikant i den **\*\*ene side af vejen\*\*** [241]  
Jeg kolliderede med en modkørende trafikant **\*\*på midten af vejen\*\*** [242]  
Jeg kolliderede med en modkørende trafikant, da en af os **\*\*overhalede et parkeret køretøj\*\*** [242p]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14796)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*samme retning\*\*** som mig, da en af os lavede en U-vending [170]

Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*modsatte retning\*\*** af mig, da en af os lavede en U-vending [250]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14797)

MultipleChoiceField, options:

En af os bakkede, da vi kolliderede [270]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14798)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen [710]

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [720]

Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj [740]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14799)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen [710]

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [720]

Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj [740]

Jeg kørte ind i et parkeret køretøj, da jeg lavede en **\*\*parallelparkering\*\*** [752]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14803)

MultipleChoiceField, options:

Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*venstre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*venstre om\*\*** [111]

Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*højre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*højre om\*\*** [112]

Jeg kørte ind i den anden trafikant bagfra, eller han/hun kørte ind i mig bagfra [140]

En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til venstre\*\*** [151]

En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til højre\*\*** [152]

Vi kom for tæt på hinanden, da vi kørte side om side [160]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14804)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant, da en af os var ved at **\*\*overhale en tredje trafikant, som var i bevægelse eller holdt stille\*\*** [211]

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant i den **\*\*ene side af vejen\*\*** [241]

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant **\*\*på midten af vejen\*\*** [242]

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant, da en af os **\*\*overhalede et parkeret køretøj\*\*** [242p]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14805)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*samme retning\*\*** som mig, da en af os lavede en U-vending [170]

Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*modsatte retning\*\*** af mig, da en af os lavede en U-vending [250]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14806)

MultipleChoiceField, options:

En af os bakkede, da vi kolliderede [270]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14807)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen [710]

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [710s]

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [720]

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [720s]

Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj [740]

Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [740s]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14808)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen [710]

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [710s]

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [720]

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [720s]

Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj [740]

Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [740s]

Jeg kørte ind i et parkeret køretøj, da jeg lavede en **\*\*parallelparkering\*\*** [752]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14809)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kørte op i bagenden af en højresvingende trafikant eller han/hun kørte ind i mig bagfra, mens jeg drejede til højre [311]

En af os kørte ligeud, mens den anden drejede til højre ind foran den ligeudkørende trafikant [312]

Vi drejede begge to til højre [313]

Jeg kørte op i bagenden af en venstresvingende trafikant, eller han/hun kørte ind i mig bagfra, mens jeg drejede til venstre [321]

En af os kørte ligeud, mens den anden drejede til venstre ind foran den ligeudkørende trafikant [322]

Vi drejede begge to til venstre [323]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14810)

MultipleChoiceField, options:

En af os drejede til venstre ind foran den anden trafikant [410]

En af os drejede til venstre og den anden drejede til højre ind på den samme sidevej [420]  
En af os drejede til højre ind foran den anden trafikant, som kom fra den modsatte retning [440]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14811)

MultipleChoiceField, options:

En af os **\*\*drejede til højre\*\*** ind foran den anden, som kom fra **\*\*venstre\*\*** [610]  
En af os **\*\*drejede til højre\*\*** og kolliderede med den anden, som kom fra **\*\*højre\*\*** [620]  
Jeg kolliderede med den anden trafikant, da en af os **\*\*drejede til venstre\*\*** og den anden **\*\*drejede til højre\*\*** ud fra/ind på den samme vej [641]  
Vi kolliderede, da vi begge **\*\*drejede til venstre\*\*** ud fra/ind på den samme vej [643]  
Vi kolliderede, da vi begge **\*\*drejede til højre\*\*** ud fra/ind på den samme vej [644]  
En af os **\*\*drejede til venstre\*\*** ind foran den anden, som kom fra **\*\*højre\*\*** [650]  
En af os **\*\*drejede til venstre\*\*** ind foran den anden, som kom fra **\*\*venstre\*\*** [660]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14812)

MultipleChoiceField, options:

En af os bakkede ud fra en sidevej, da vi kolliderede [670]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14816)

MultipleChoiceField, options:

Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*venstre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*venstre om\*\*** [111]  
Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*højre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*højre om\*\*** [112]  
Jeg kørte ind i den anden trafikant bagfra, eller han/hun kørte ind i mig bagfra [140]  
En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til venstre\*\*** [151]  
En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til højre\*\*** [152]  
Vi kom for tæt på hinanden, da vi kørte side om side [160]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14817)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant, da en af os var ved at **\*\*overhale en tredje trafikant, som var i bevægelse eller holdt stille\*\*** [211]  
Jeg kolliderede med en modkørende trafikant i den **\*\*ene side af vejen\*\*** [241]  
Jeg kolliderede med en modkørende trafikant **\*\*på midten af vejen\*\*** [242]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14818)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*samme retning\*\*** som mig, da en af os lavede en U-vending [170]  
Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*modsatte retning\*\*** af mig, da en af os lavede en U-vending [250]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14819)

MultipleChoiceField, options:

En af os bakkede, da vi kolliderede [270]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14820)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kørte op i bagenden af en højresvingende trafikant eller han/hun kørte ind i mig bagfra, mens jeg drejede til højre [311]

En af os kørte ligeud, mens den anden drejede til højre ind foran den ligeudkørende trafikant [312]

Vi drejede begge to til højre [313]

Jeg kørte op i bagenden af en venstresvingende trafikant, eller han/hun kørte ind i mig bagfra, mens jeg drejede til venstre [321]

En af os kørte ligeud, mens den anden drejede til venstre ind foran den ligeudkørende trafikant [322]

Vi drejede begge to til venstre [323]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14821)

MultipleChoiceField, options:

En af os drejede til venstre ind foran den anden trafikant [410]

En af os drejede til venstre og den anden drejede til højre ind på den samme sidevej [420]

Jeg kolliderede med en modkørende trafikant, da vi begge drejede til venstre [430]

En af os drejede til højre ind foran den anden trafikant, som kom fra den modsatte retning [440]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14822)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*højre\*\*** side, da vi begge kørte ligeud i krydset fra hver vores retning [510]

Jeg kolliderede med en trafikant fra **\*\*venstre\*\*** side, da vi begge kørte ligeud i krydset fra hver vores retning [520]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14823)

MultipleChoiceField, options:

En af os **\*\*drejede til højre\*\*** ind foran den anden, som kom fra **\*\*venstre\*\*** [610]

En af os **\*\*drejede til højre\*\*** og kolliderede med den anden, som kom fra **\*\*højre\*\*** [620]

Jeg kolliderede med den anden trafikant, da en af os **\*\*drejede til venstre\*\*** og den anden **\*\*drejede til højre\*\*** ud fra/ind på den samme vej [641]

Vi kolliderede, da vi begge **\*\*drejede til venstre\*\*** ud fra/ind på den samme vej [643]

Vi kolliderede, da vi begge **\*\*drejede til højre\*\*** ud fra/ind på den samme vej [644]

En af os **\*\*drejede til venstre\*\*** ind foran den anden, som kom fra **\*\*højre\*\*** [650]

En af os **\*\*drejede til venstre\*\*** ind foran den anden, som kom fra **\*\*venstre\*\*** [660]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14824)

MultipleChoiceField, options:

En af os bakkede ud fra en sidevej, da vi kolliderede [670]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14825)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen [710]  
Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*højre side\*\*** af vejen efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [710s]  
Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen [720]  
Jeg kolliderede med et parkeret køretøj i **\*\*venstre side\*\*** af vejen efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [720s]  
Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj [740]  
Jeg stødte ind i en **\*\*åben dør\*\*** fra et parkeret køretøj efter at have **\*\*drejet rundt om hjørnet\*\*** [740s]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14827)

MultipleChoiceField, options:

Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*venstre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*venstre om\*\*** [111]  
Jeg overhalede den anden trafikant **\*\*højre om\*\*** eller han/hun overhalede mig **\*\*højre om\*\*** [112]  
Jeg kørte ind i den anden trafikant bagfra, eller han/hun kørte ind i mig bagfra [140]  
En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til venstre\*\*** [151]  
En af os foretog vognbaneskit eller flettede i en vejbane **\*\*til højre\*\*** [152]  
Vi kom for tæt på hinanden, da vi kørte side om side [160]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14828)

MultipleChoiceField, options:

En af os kørte ind i bagenden af den anden, som drejede ud af rundkørslen [311]  
En af os kørte ligeud, mens den anden drejede ud af rundkørslen lige foran den lige-  
udkørende trafikant [312]  
Vi kørte begge ud af rundkørslen [313]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14829)

MultipleChoiceField, options:

Vi kørte begge ind i rundkørslen [313i]  
En af os kørte ind i rundkørslen og kolliderede med den anden, som kørte i den **\*\*forkerte retning\*\*** [440]  
En af os kørte ind i rundkørslen og kolliderede med den anden, som **\*\*kørte rundt\*\***  
i rundkørslen [610]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14831)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger krydsede vejen fra **højre side** af vejen [811]  
Fodgænger krydsede vejen fra **venstre side** af vejen [812]  
Fodgænger steg ind i/ud af en holdende bus [820]  
Jeg kolliderede med en fodgænger **fra venstre**, som var skjult bag en parkeret bil [831]  
Jeg kolliderede med en fodgænger **fra højre**, som var skjult bag en parkeret bil [832]  
Jeg ramte fodgænger, da jeg **bakkede** [880]  
Andet [999]

**Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.** (id14832)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger stod stille på vejen [835]  
Jeg kolliderede med en fodgænger, som gik langs vejen i **samme retning** som mig [841]  
Jeg kolliderede med en fodgænger, som gik langs vejen i **modsat retning** af mig [851]  
Jeg kolliderede med en fodgænger på fortovet, på en helle eller lignende [860]  
Jeg ramte fodgænger, da jeg **bakkede** [880b]  
Andet [999]

**Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.** (id14834)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger krydsede vejen fra **højre side** af vejen [811]  
Fodgænger krydsede vejen fra **venstre side** af vejen [812]  
Fodgænger steg ind i/ud af en holdende bus [820]  
Jeg kolliderede med en fodgænger **fra venstre**, som var skjult bag en parkeret bil [831]  
Jeg kolliderede med en fodgænger **fra højre**, som var skjult bag en parkeret bil [832]  
Jeg ramte fodgænger, da jeg **bakkede** [880]  
Andet [999]

**Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.** (id14835)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger stod stille på vejen [835]  
Jeg kolliderede med en fodgænger, som gik langs vejen i **samme retning** som mig [841]  
Jeg kolliderede med en fodgænger, som gik langs vejen i **modsat retning** af mig [851]  
Jeg kolliderede med en fodgænger på fortovet, på en helle eller lignende [860]  
Jeg ramte fodgænger, da jeg **bakkede** [880b]  
Andet [999]

**Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.** (id14838)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger krydsede vejen lige foran mig **fra højre** side af vejen, **før** jeg kørte ind i krydset [871]  
Fodgænger krydsede vejen lige foran mig **fra venstre** side af vejen, **før** jeg kørte ind i krydset [872]



Fodgænger krydsede vejen lige foran mig \*\*fra venstre\*\* side af vejen, \*\*efter\*\* jeg havde passeret krydset [873]  
Fodgænger krydsede vejen lige foran mig \*\*fra højre\*\* side af vejen, \*\*efter\*\* jeg havde passeret krydset [874]  
Jeg ramte fodgænger, da jeg \*\*bakkede\*\* [880]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14839)

MultipleChoiceField, options:

Jeg \*\*drejede til højre\*\* i krydset og kolliderede med en fodgænger fra \*\*venstre\*\* [875]  
Jeg \*\*drejede til højre\*\* i krydset og kolliderede med en fodgænger fra \*\*højre\*\* [876]  
Jeg \*\*drejede til venstre\*\* i krydset og kolliderede med en fodgænger fra \*\*venstre\*\* [877]  
Jeg \*\*drejede til venstre\*\* i krydset og kolliderede med en fodgænger fra \*\*højre\*\* [878]  
Jeg ramte fodgænger, da jeg \*\*bakkede\*\* [880t]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14840)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger stod stille på vejen [835]  
Jeg kolliderede med en fodgænger, som gik langs vejen i \*\*samme retning\*\* som mig [841]  
Jeg kolliderede med en fodgænger, som gik langs vejen i \*\*modsat retning\*\* af mig [851]  
Jeg kolliderede med en fodgænger på fortovet, på en helle eller lignende [860]  
Jeg ramte fodgænger, da jeg \*\*bakkede\*\* [880b]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14842)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger stod stille på vejen [835]  
Fodgænger krydsede vejen lige foran mig \*\*fra højre\*\* side af vejen, \*\*før\*\* jeg kørte ind i krydset [871]  
Fodgænger krydsede vejen lige foran mig \*\*fra venstre\*\* side af vejen, \*\*før\*\* jeg kørte ind i krydset [872]  
Fodgænger krydsede vejen lige foran mig \*\*fra venstre\*\* side af vejen, \*\*efter\*\* jeg havde passeret krydset [873]  
Fodgænger krydsede vejen lige foran mig \*\*fra højre\*\* side af vejen, \*\*efter\*\* jeg havde passeret krydset [874]  
Jeg ramte fodgænger, da jeg \*\*bakkede\*\* [880]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14843)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger stod stille på vejen [835s]  
Jeg \*\*drejede til højre\*\* i krydset og kolliderede med en fodgænger fra \*\*venstre\*\* [875]



Jeg \*\*drejede til højre\*\* i krydset og kolliderede med en fodgænger fra \*\*højre\*\* [876]

Jeg \*\*drejede til venstre\*\* i krydset og kolliderede med en fodgænger fra \*\*venstre\*\* [877]

Jeg \*\*drejede til venstre\*\* i krydset og kolliderede med en fodgænger fra \*\*højre\*\* [878]

Jeg ramte fodgænger, da jeg \*\*bakkede\*\* [880t]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14845)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger krydsede vejen lige foran mig fra \*\*højre side\*\*, da jeg kørte ind i rundkørslen [871]

Fodgænger krydsede vejen lige foran mig fra \*\*venstre side\*\*, da jeg kørte ind i rundkørslen [872]

Jeg kørte ud af rundkørslen og kolliderede med en fodgænger fra \*\*venstre\*\* [875]

Jeg kørte ud af rundkørslen og kolliderede med en fodgænger fra \*\*højre\*\* [876]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14846)

MultipleChoiceField, options:

Fodgænger stod stille inde i rundkørslen [835]

Jeg kolliderede med en fodgænger, som gik langs kanten af rundkørslen i \*\*samme retning\*\* som mig [841]

Jeg kolliderede med en fodgænger, som gik langs kanten af rundkørslen i \*\*modsat retning\*\* af mig [851]

Jeg kolliderede med en fodgænger på fortovet, på en helle eller lignende [860]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14848)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt af en trafikant fra \*\*venstre\*\* [811]

Jeg blev ramt af en trafikant fra \*\*højre\*\* [812]

Jeg blev ramt af den anden trafikant, da jeg steg ind i eller ud af bussen [820]

Jeg krydsede vejen ved siden af et parkeret køretøj og blev ramt af en trafikant fra \*\*højre\*\* [831]

Jeg krydsede vejen ved siden af et parkeret køretøj og blev ramt af en trafikant fra \*\*venstre\*\* [832]

Jeg blev ramt af et bakkende køretøj [880]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14849)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt, mens jeg stod stille på vejen [835]

Jeg blev ramt bagfra af nogen, som kørte i \*\*samme retning\*\* som mig, da jeg gik langs vejen [841]

Jeg blev ramt bagfra af nogen, som kørte i \*\*modsat retning\*\* af mig, da jeg gik langs vejen [851]

Jeg blev ramt af den anden trafikant på fortovet, på en helle eller lignende [860]

Jeg blev ramt af et bakkende køretøj, mens jeg stod stille på vejen [880b]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14851)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt af en trafikant fra **\*\*venstre\*\*** [811]

Jeg blev ramt af en trafikant fra **\*\*højre\*\*** [812]

Jeg blev ramt af den anden trafikant, da jeg steg ind i eller ud af bussen [820]

Jeg krydsede vejen ved siden af et parkeret køretøj og blev ramt af en trafikant fra **\*\*højre\*\*** [831]

Jeg krydsede vejen ved siden af et parkeret køretøj og blev ramt af en trafikant fra **\*\*venstre\*\*** [832]

Jeg blev ramt af et bakkende køretøj [880]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14852)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt, mens jeg stod stille på vejen [835]

Jeg blev ramt bagfra af nogen, som kørte i **\*\*samme retning\*\*** som mig, da jeg gik langs vejen [841]

Jeg blev ramt bagfra af nogen, som kørte i **\*\*modsat retning\*\*** af mig, da jeg gik langs vejen [851]

Jeg blev ramt af den anden trafikant på fortovet, på en helle eller lignende [860]

Jeg blev ramt af et bakkende køretøj, mens jeg stod stille på vejen [880b]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14855)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt af den anden trafikant, som kom fra **\*\*venstre, før\*\*** han/hun kørte ind i krydset [871]

Jeg blev ramt af den anden trafikant, som kom fra **\*\*højre, før\*\*** han/hun kørte ind i krydset [872]

Jeg blev ramt af den anden trafikant, som kom fra **\*\*højre, efter\*\*** han/hun havde passeret krydset [873]

Jeg blev ramt af den anden trafikant, som kom fra **\*\*venstre, efter\*\*** han/hun havde passeret krydset [874]

Jeg blev ramt af et bakkende køretøj [880]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14856)

MultipleChoiceField, options:

Den anden trafikant **\*\*drejede til højre\*\*** og ramte mig fra min **\*\*højre side\*\***, da jeg krydsede vejen fra den modsatte side [875]

Den anden trafikant **\*\*drejede til højre\*\*** og ramte mig fra min **\*\*venstre side\*\***, da jeg krydsede vejen [876]

Den anden trafikant **\*\*drejede til venstre\*\*** og ramte mig fra min **\*\*højre side\*\***, da jeg krydsede vejen [877]

Den anden trafikant **\*\*drejede til venstre\*\*** og ramte mig fra min venstre side, netop som jeg trådte ud på vejen for at krydse over [878]

Jeg blev ramt af et bakkende køretøj [880t]

Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14857)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt, mens jeg stod stille på vejen [835]  
Jeg blev ramt bagfra af nogen, som kørte i **\*\*samme retning\*\*** som mig, da jeg gik langs vejen [841]  
Jeg blev ramt bagfra af nogen, som kørte i **\*\*modsat retning\*\*** af mig, da jeg gik langs vejen [851]  
Jeg blev ramt af den anden trafikant på fortovet, på en helle eller lignende [860]  
Jeg blev ramt af et bakkende køretøj, mens jeg stod stille på vejen [880b]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14859)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt, mens jeg stod stille på vejen [835]  
Jeg blev ramt af den anden trafikant, som kom fra **\*\*venstre, før\*\*** han/hun kørte ind i krydset [871]  
Jeg blev ramt af den anden trafikant, som kom fra **\*\*højre, før\*\*** han/hun kørte ind i krydset [872]  
Jeg blev ramt af den anden trafikant, som kom fra **\*\*højre, efter\*\*** han/hun havde passeret krydset [873]  
Jeg blev ramt af den anden trafikant, som kom fra **\*\*venstre, efter\*\*** han/hun havde passeret krydset [874]  
Jeg blev ramt af et bakkende køretøj [880]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14860)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt, mens jeg stod stille på vejen [835s]  
Den anden trafikant **\*\*drejede til højre\*\*** og ramte mig fra min **\*\*højre side\*\***, da jeg krydsede vejen fra den modsatte side [875]  
Den anden trafikant **\*\*drejede til højre\*\*** og ramte mig fra min **\*\*venstre side\*\***, da jeg krydsede vejen [876]  
Den anden trafikant **\*\*drejede til venstre\*\*** og ramte mig fra min **\*\*højre side\*\***, da jeg krydsede vejen [877]  
Den anden trafikant **\*\*drejede til venstre\*\*** og ramte mig fra min venstre side, netop som jeg trådte ud på vejen for at krydse over [878]  
Jeg blev ramt af et bakkende køretøj [880t]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14862)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt fra **\*\*venstre\*\*** af en trafikant, som **\*\*kørte ind\*\*** i rundkørslen [871]  
Jeg blev ramt fra **\*\*højre\*\*** af en trafikant, som **\*\*kørte ind\*\*** i rundkørslen [872]  
Jeg blev ramt fra **\*\*højre\*\*** af en trafikant, som **\*\*kørte ud\*\*** af rundkørslen [875]  
Jeg blev ramt fra **\*\*venstre\*\*** af en trafikant, som **\*\*kørte ud\*\*** af rundkørslen [876]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14863)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt, mens jeg stod stille inde i rundkørslen [835]  
Jeg blev ramt **\*\*bagfra\*\*** af en som kørte rundt i rundkørslen, da jeg gik langs kanten af rundkørslen [841]

Jeg blev ramt **\*\*forfra\*\***, da jeg gik langs kanten af rundkørslen i modsat retning af kørselsretningen [851]  
Jeg blev ramt af den anden trafikant på fortovet, på en helle eller lignende [860]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14864)

MultipleChoiceField, options:

Jeg blev ramt af den anden trafikant, da jeg steg ind i eller ud af bussen [820]  
Jeg blev klemmt mellem bussens døre, da den begyndte at køre igen [821]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14865)

MultipleChoiceField, options:

Fodgængereren steg ind i/ud af en holdende bus [820]  
Jeg kolliderede med en fodgænger på fortovet, på en helle eller lignende [860]  
Andet [999]

**\*\*Vælg den illustration, som bedst beskriver, hvad der skete i dit uheld.\*\*** (id14866)

MultipleChoiceField, options:

Jeg kørte ind i et parkeret køretøj [751]  
Jeg kørte ind i en anden trafikant, da jeg bakkede ud af p-pladsen [760p]  
Jeg ramte en fodgænger, da jeg bakkede ud af p-pladsen [880p]  
Andet [999]

**\*\*Beskriv hvad der skete i uheldet. Giv så mange detaljer som muligt.\*\*** (id14868)

FreeTextField

**\*\*Udover skadestuen, hvem har du eller været i kontakt med vedrørende dit uheld?\*\*** [flere svar muligt] (id14869)

MultipleChoiceField, options:

Min egen læge  
Lægevagten  
Politiet  
Mit forsikringsselskab  
Kommunen/Vejdirektoratet  
Ingen af ovenstående

**\*\*Hvilke skader fik du i uheldet?\*\*** [flere svar muligt] (id14870)

MultipleChoiceField, options:

Ingen fysisk skade (men evt. forskrækkelse)  
Hudafskrabninger, små rifter eller blå mærker  
Forstuvning eller forvridning (håndled, ankel, ribben mv.)  
Forbrændinger  
Brud på skulder, arm eller hånd  
Brud på hofte, ben eller fod  
Brud på nakke eller ryg  
Piskesmæld  
Hjernerystelse  
Hovedkvæstelser  
Indre blødninger  
Andre skader

**\*\*Har du været uarbejdsdygtig i en eller flere dage som følge af uheldet?\*\***(Svar også, selv om du ikke arbejder eller er under uddannelse) (id14871)

MultipleChoiceField, options:

Ja, men jeg er det ikke mere

Ja, og jeg er stadig uarbejdsdygtig som følge af uheldet

Nej

Ved ikke

**\*\*Hvor mange dage var du uarbejdsdygtig som følge af ulykken?\*\*** (id14872)

NumberField Range: 0-60

MultipleChoiceField, options:

Husker ikke

**\*\*Hvad var formålet med din tur - hvad var du på vej til?\*\*** (id14874)

MultipleChoiceField, options:

Til/fra skole eller arbejde

Hente/bringe ting eller personer

Indkøb

Service (fx til lægen, i banken)

Erhvervstur (fx udbringning af varer, kundebesøg)

Besøg hos familie/venner

Til/fra fritidsaktiviteter

Til/fra forlystelse (fx biograf, restaurant, stadion)

Til/fra fest/bytur

Uden formål/for oplevelsens skyld

Andet

Ved ikke

***Uheldsomstændigheder – blot et af disse orange spørgsmål er blevet stillet til respondenterne afhængig af hans foregående svar på eget transportmiddel.***

**\*\*Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?\*\*** <br /> [flere svar muligt] (id14873)

MultipleChoiceField, options:

Jeg havde travlt

Jeg var træt

Jeg var påvirket af alkohol, stoffer eller medicin

Jeg hørte musik

Jeg talte med andre

Jeg talte i håndfri telefon

Jeg talte i håndholdt telefon

Jeg var fordybet i mine egne tanker

Jeg brugte min telefon (til andet end telefonsamtale)

Jeg blev distraheret af noget (fx andre trafikanter, skilte, butikker)

Jeg var syg/dårlig

Ingen af ovenstående

Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?\*\*** <br /> [flere svar muligt]  
(id14875)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg havde travlt
- Jeg var træt
- Jeg var påvirket af alkohol, stoffer eller medicin
- Jeg hørte musik
- Jeg talte med andre
- Jeg talte i håndfri telefon
- Jeg talte i håndholdt telefon
- Jeg var fordybet i mine egne tanker
- Jeg brugte min telefon (til andet end telefonsamtale)
- Jeg blev distraheret af noget (fx andre trafikanter, skilte, butikker)
- Jeg var syg/dårlig
- Der var en mekanisk/teknisk fejl på mit køretøj (fx punkteret dæk, sprunget/afhoppet kæde, blokeret bremse)
- Ingen af ovenstående
- Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?\*\*** <br /> [flere svar muligt]  
(id14876)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg havde travlt
- Jeg var træt
- Jeg var påvirket af alkohol, stoffer eller medicin
- Jeg hørte musik
- Jeg talte med andre
- Jeg talte i håndfri telefon
- Jeg talte i håndholdt telefon
- Jeg var fordybet i mine egne tanker
- Jeg brugte min telefon (til andet end telefonsamtale)
- Jeg blev distraheret af noget (fx andre trafikanter, skilte, butikker)
- Jeg var syg/dårlig
- Der var en mekanisk/teknisk fejl på mit køretøj (fx punkteret dæk, sprunget/afhoppet kæde, blokeret bremse)
- Jeg troede den anden trafikant havde set mig
- Jeg så ikke den anden trafikant
- Ingen af ovenstående
- Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?\*\*** <br /> [flere svar muligt]  
(id14877)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg havde travlt
- Jeg var træt
- Jeg var påvirket af alkohol, stoffer eller medicin
- Jeg hørte musik
- Jeg talte med andre
- Jeg talte i håndfri telefon
- Jeg talte i håndholdt telefon
- Jeg var fordybet i mine egne tanker
- Jeg brugte min telefon (til andet end telefonsamtale)

Jeg blev distraheret af noget (fx andre trafikanter, skilte, butikker)  
Jeg var syg/dårlig  
Der var en mekanisk/teknisk fejl på mit køretøj (fx punkteret dæk, sprunget/afhoppet kæde, blokeret bremse)  
Jeg kørte hurtigere end hastighedsgrænsen  
Ingen af ovenstående  
Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?\*\*** <br /> [flere svar muligt]  
(id14878)

MultipleChoiceField, options:

Jeg havde travlt  
Jeg var træt  
Jeg var påvirket af alkohol, stoffer eller medicin  
Jeg hørte musik  
Jeg talte med andre  
Jeg talte i håndfri telefon  
Jeg talte i håndholdt telefon  
Jeg var fordybet i mine egne tanker  
Jeg brugte min telefon (til andet end telefonsamtale)  
Jeg blev distraheret af noget (fx andre trafikanter, skilte, butikker)  
Jeg var syg/dårlig  
Der var en mekanisk/teknisk fejl på mit køretøj (fx punkteret dæk, sprunget/afhoppet kæde, blokeret bremse)  
Jeg kørte hurtigere end hastighedsgrænsen  
Jeg troede den anden trafikant havde set mig  
Jeg så ikke den anden trafikant  
Ingen af ovenstående  
Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?\*\*** <br /> [flere svar muligt]  
(id14879)

MultipleChoiceField, options:

Jeg havde travlt  
Jeg var træt  
Jeg var påvirket af alkohol, stoffer eller medicin  
Jeg hørte musik  
Jeg talte med andre  
Jeg talte i håndfri telefon  
Jeg talte i håndholdt telefon  
Jeg var fordybet i mine egne tanker  
Jeg brugte min telefon (til andet end telefonsamtale)  
Jeg blev distraheret af noget (fx andre trafikanter, skilte, butikker)  
Jeg var syg/dårlig  
Der var en mekanisk/teknisk fejl på mit køretøj (fx punkteret dæk, sprunget/afhoppet kæde, blokeret bremse)  
Jeg betjente min radio eller mit navigationsanlæg  
Jeg kørte hurtigere end hastighedsgrænsen  
Ingen af ovenstående  
Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?\*\*** <br /> [flere svar muligt]  
(id14880)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg havde travlt
- Jeg var træt
- Jeg var påvirket af alkohol, stoffer eller medicin
- Jeg hørte musik
- Jeg talte med andre
- Jeg talte i håndfri telefon
- Jeg talte i håndholdt telefon
- Jeg var fordybet i mine egne tanker
- Jeg brugte min telefon (til andet end telefonsamtale)
- Jeg blev distraheret af noget (fx andre trafikanter, skilte, butikker)
- Jeg var syg/dårlig
- Der var en mekanisk/teknisk fejl på mit køretøj (fx punkteret dæk, sprunget/afhoppet kæde, blokeret bremse)
- Jeg betjente min radio eller mit navigationsanlæg
- Jeg kørte hurtigere end hastighedsgrænsen
- Jeg troede den anden trafikant havde set mig
- Jeg så ikke den anden trafikant
- Ingen af ovenstående
- Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Hvilke af følgende omstændigheder var til stede ved dit uheld?\*\*** <br /> [flere svar muligt]  
(id14889)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg havde travlt
- Jeg var træt
- Jeg var påvirket af alkohol, stoffer eller medicin
- Jeg hørte musik
- Jeg talte med andre
- Jeg talte i håndfri telefon
- Jeg talte i håndholdt telefon
- Jeg var fordybet i mine egne tanker
- Jeg brugte min telefon (til andet end telefonsamtale)
- Jeg blev distraheret af noget (fx andre trafikanter, skilte, butikker)
- Jeg var syg/dårlig
- Jeg troede den anden trafikant havde set mig
- Jeg så ikke den anden trafikant
- Ingen af ovenstående
- Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Sad du bagpå, i anhænger, i ladet eller lignende?\*\*** (id14890)

MultipleChoiceField, options:

- Ja
- Nej

**\*\*Hvem synes du var mest ansvarlig for, at uheldet skete?\*\*** (id14881)

MultipleChoiceField, options:

- Jeg synes den anden trafikant var mest ansvarlig for uheldet



Jeg synes at jeg var mest ansvarlig for uheldet  
Jeg synes vi var lige ansvarlige for uheldet  
Jeg kan/vil ikke svare på dette spørgsmål

**\*\*Er der andet, som du vil fortælle om dit uheld?\*\*** (id14882)  
FreeTextField

**\*\*Du er nu næsten færdig med spørgeskemaet. Vi har kun et par spørgsmål tilbage, som handler om dig selv.\*\*** (id14883)

**\*\*Hvad er dit køn?\*\*** (id14884)  
MultipleChoiceField, options:  
Kvinde  
Mand  
Ønsker ikke at oplyse

**\*\*Hvor gammel er du?\*\*** (id14885)  
NumberField Range: 0-120

MultipleChoiceField, options:  
Ønsker ikke at oplyse

**\*\*I hvilket postnummer bor du?\*\*** (id14886)  
NumberField Range: 1000-9999

MultipleChoiceField, options:  
Ønsker ikke at oplyse

**\*\*For at få endnu mere ud af de oplysninger, du har givet her, vil vi gerne sammenligne oplysningerne fra denne undersøgelse med data fra andre offentlige databaser.\*\*** **\*\*Vi vil igen understrege, at alle oplysninger behandles fortroligt, anonymiseres og ikke bliver videregivet.\*\*** **\*\*Kan du give samtykke til, at dine data indgår i denne sammenligning?\*\*** (id14887)

MultipleChoiceField, options:  
Ja  
Nej

# Bilag F

## Interviewguide

Interviewet udføres så ustruktureret som muligt; formålet er at aktivere respondentens hukommelse og bygge videre på dét, de initierende fortæller. Således kan underemnerne byttes om, hvis det falder mere naturligt i forhold til det, som respondenterne fortæller, ligesom interviewerens også vil spørge ind til de ting, respondenterne fortæller, undervejs. Nedenstående er dermed blot en overordnet skitse for fremgangsmåde i interviewet, hvis ikke det falder naturligt at afholde det på anden vis. Ligeledes er det vigtigt, at interviewet bliver holdt i hverdagsprog og forløber som en samtale – det er altså ikke meningen, at spørgsmålene stilles ordret. Hovedsagen er, at alle emner bliver dækket ind, inden interviewet afsluttes.

På forhånd har interviewerens sat sig grundigt ind i respondentens besvarelse af spørgeskemaet - så hun kan opdage, hvis der i interviewet bliver sagt noget, som ikke er i overensstemmelse med det der er fortalt i spørgeskemaet. Når en sådan diskrepans opdages, spørges der ind til hvorfor (kan de uddybe, kan de have valgt noget forkert i spørgeskemaet, kan interviewer have misforstået deres svar osv.).

### Deltagelsesengagement

- Du har besvaret et spørgeskema om uheldet. Hvorfor havde du lyst til at besvare det? Overvejede du at sige nej til at deltage i undersøgelsen og i givet fald hvorfor?

### Fri fortælling om uheldet (spørgsmål blot for at aktivere hukommelse og varme op)

- Så vil jeg bede dig huske tilbage på dagen hvor uheldet skete. Kan du prøve at give mig en kort beskrivelse af hvordan uheldet skete?

### Lokalisering af uheldet

- Nu skal vi snakke lidt mere om hvor uheldet skete. Kan du prøve med ord at forklare så præcist som muligt hvor uheldet fandt sted?
- Jeg har taget et kort med fra det sted, du har klikket på i forbindelse med din besvarelse af spørgeskemaet – passer det nogenlunde med at uheldet skete her på kortet? (Hvis nej, så finder vi Ipad'en frem og laver ny udpegning på google maps, hvorfra interviewer noterer de nye koordinater. Hvis ja, så finder interviewer stedet på streetview og viser dem det for at de så endeligt kan bekræfte at det ser korrekt ud).
  - o Det kan være svært at være helt præcis, når man skal bruge et kort på computeren; kan du prøve at sætte et kryds på papir-kortet, som jeg har med her, der kan vise så nøjagtigt som muligt, hvor du faldt/væltede/blev påkørt/...
  - o Nu prøver vi at lave en lille skitse af uheldet. Jeg har taget et par med her, som du kan se – først tegner du op hvordan vejen/krydset var på det sted, hvor du kom til skade, og så prøver du med pile at vise, hvor du selv kørte fra og til - ligeledes for modparten – og hvor I så kolliderede. Hvis du kender enten nogle af vejnavnene eller kan vise hvor nord eller syd er på tegningen, så vil det være fint.
  - o Prøv at beskrive tegningen, du lige har lavet – hvem kommer hvorfra og hvor er folk på vej hen?
- Dette afsluttes først når interviewer sammen med respondenterne har kunne udpege en uheldssituation med uhedsnummer.

### Yderligere spørgsmål i forbindelse med lokalisering

- Har du prøvet at bruge google maps før du gjorde det i spørgeskemaet?
- Hvor ofte vil du sige, at du anvender det?

- Hvor mange timer om ugen sidder du normalt foran en computer?
- Hvordan oplever du det at skulle finde et sted på et kort – hvad kan være svært?

### Detaljer i uheldet

Nu vil jeg prøve at spørge lidt ind til detaljerne i uheldet:

- Kan du prøve at fortælle mig med dine egne ord, hvad der ledte op til uheldet? Fortælle mig hvor du var på vej til og fra? Hvad var formålet med din tur?
- Hvad lavede du eller tænkte på lige inden uheldet skete?
- Hvor kom den anden part (hvis der var en sådan fra)
- Kan du fortælle mig hvor og hvornår uheldet skete?
- Hvordan var vejret, underlaget og lyset?

### Detaljer i uheldsfaktorer

- Hvad mener du, at årsagerne var til at uheldet skete?
- Jeg har noteret, at du i spørgeskemaet har valgt at følgende omstændigheder var tilstede xxx og xxx og xxx... tror du at uheldet kunne have været undgået, hvis nogle af omstændigheder ikke var tilstede?

### Spørgeskemaet (afklaring af measurement error)

- "Udover skadestuen, hvem har du eller været i kontakt med vedrørende dit uheld?" Multiple-ChoiceField, options:

Min egen læge  
Lægevagten  
Politiet  
Mit forsikringsselskab  
Kommunen/Vejdirektoratet  
Ingen af ovenstående

- Hvem af disse har du haft kontakt med? Kan du beskrive hvordan du havde kontakt med dem? Og hvorfor du tog kontakt til dem? Ved du om politiet har lavet en rapport om dit uheld?

- "Hvem synes du var mest ansvarlig for, at uheldet skete?"

MultipleChoiceField, options:

Jeg synes den anden trafikant var mest ansvarlig for uheldet  
Jeg synes at jeg var mest ansvarlig for uheldet  
Jeg synes vi var lige ansvarlige for uheldet  
Jeg kan/vil ikke svare på dette spørgsmål

Synes du dette spørgsmål er svært at svare på? Hvorfor?

### Afsluttende

- Hvis jeg skulle for brug for yderligere oplysninger, må jeg så kontakte dig igen?
- Må jeg citere dig?

